XL moto cross web magazine
//36//
GIUGNO // 2016
MXGP-MX2 2016 MANTOVA
HUSQVARNA MY 2017
CAMPIONATO DEL MONDO WMX MANTOVA
ITALIANO MX1-MX2 S.SEVERINO M.
NATIONAL AMA #05 – TENNESSEE

LEGGERISSIMA
E INCREDIBILMENTE
VELOCE
KTM 350 SX-F
Accelerazione fulminea, sorprendente agilità e grande stabilità in curva fanno della nuova KTM 350 SX-F 2017 l'arma ideale su ogni pista da cross. Leggera come una 250 quattro tempi e potente come una 450, la perfetta combinazione READY TO RACE.

JUST1
THE ART OF RACING
J12 -TIM GAJSER REPLICA
JUST1RACING.COM

INDEX

Foto: Claudio Cabrini

Magic Moment

Il momento magico di Antonio Cairoli, la "firma" che TC222 ha messo a Teutschenthal dopo la doppia vittoria di manche nel GP di Germania: il nac-nac.

FOTO: ENZO TEMPESTINI

XL

XL Magic Moment

Momenti difficili quando i piloti sono costretti a "buttare" le maschere in condizioni di gara di pioggia o fango. Una "mitragliata" di sassi "made in UK" piomba su Jordi Tixier durante la gara di Matterley Basin.

FOTO: ENZO TEMPESTINI

Magic **Moment**

Momento delicato per il finlandese Valtteri Malin durante il GP della Lombardia a Mantova. Pilota a terra in mezzo a due moto. Avrà scelto quella giusta nel momento di ripartire?

XL

FOTO: CLAUDIO CABRINI

XL Magic Moment

La tifoseria Slovena presente al GP del Trentino sul tracciato di Pietramurata, accoglie in un virtuale abbraccio Tim Gajser che guida la gara della MXGP davanti a Cairoli e Paulin.

FOTO: CLAUDIO CABRINI

Magic Moment

La consegna del premio in memoria di Stefano Spadavecchia, fotografo che per tanti anni è stato corrispondente della rivista americana Dirt Rider scomparso nel 2015 dopo una breve malattia. Ray Archer, ha ricevuto la targa dalle mani della figlia e della moglie di "Spada".

FOTO: ENZO TEMPESTINI

XL Magic Moment

L'arte dello "scrub". Il maestro in questione è il campione del mondo in carica MX2, Tim Gajser che a Teutschenthal nel famoso salto dello scollinamento ha dato sfoggio di tutte le sue capacità in quel gesto atletico che è diventato uno dei più importanti fondamentali del motocross moderno.

FOTO: ENZO TEMPESTINI

Husq...che moto!

Presentati ufficialmente alla stampa i modelli della prossima stagione del marchio con la H maiuscola. Tante le novità e mezzi sempre più performanti anche per il brand "svedese" della Pierer Industries.

Tester: Luca Pedica - Foto: Enzo Tempestini // Husqvarna Press

Husqvarna
FC450
Husqvarna
AER 48
BEL-RAY
Husqvarna

Nuova forcella WP AER 48

La forcella WP AER 48 è una nuova pietra miliare nello sviluppo dei modelli da cross Husqvarna. Gli steli da 48 mm con funzioni separate dispongono di una molla ad aria a cartuccia sigillata, e la forcella mantiene la sua funzione elastica anche nell'improbabile evento di una perdita di pressione. La nuova forcella è sicura, leggera e facile da regolare attraverso una singola valvola per l'aria e una pompa fornita di serie per il precarico che affianca le regolazioni (30 click ognuna) in compressione ed estensione. Il sistema è composto da un'unità elastica ad aria e un'unità smorzante idraulica, che beneficiano delle migliori caratteristiche in fatto di molle ad aria e di freni idraulici. La nuova forcella offre una riduzione in peso di 1,66 kg rispetto alle forcelle di tipo convenzionale adottate sui MY16, ed è estremamente sensibile grazie ai rivestimenti anti-attrito delle superfici interna ed esterna delle canne e ai sistemi di tenuta progettati in modo ottimale. L'escursione della ruota aumenta inoltre da 300 a 310 mm.

-Molla ad aria a capsula e camera olio pressurizzata - smorzamento progressivo e omogeneo

-Facilità di regolazione - semplice regolazione dei click e pompa aria fornita di serie

-Tubi esterni forcella - rivestimento a scorrimento ottimizzato

-Riduzione nel peso - 1,66 kg

Piastre forcella lavorate CNC

Le piastre forcella anodizzate nere con offset 22 mm, lavorate CNC, integrano un sistema di smorzamento in gomma che riduce le vibrazioni e aumenta il comfort del pilota. Queste piastre sono state realizzate con maestria, adottando tecnologie e materiali di livello superiore per offrire qualità e affidabilità premium, mentre la nuova piastra superiore è stata ridisegnata per abbinarsi alla nuova forcella WP AER 48. Una regolazione del manubrio su 3 posizioni è prevista di serie, e consente di personalizzare l'ergonomia.

-Smorzatori in gomma sulla piastra superiore - vibrazioni ridotte, comfort incrementato

-Alluminio CNC - massima qualità e affidabilità

-Posizione del manubrio regolabile - ergonomia personalizzabile

Nuovi morsetti manubrio

Il manubrio ProTaper non ha rivali in termini di funzionalità e stile. Realizzato secondo gli standard più severi, offre una resistenza a fatica allo stato dell'arte pur rispettando i più stringenti vincoli di peso. Sui MY17, il morsetto del manubrio è stato separato, mentre quello superiore è di tipo a ponticello, per aumentare la rigidezza torsionale. I loghi ProTaper sono applicati chimicamente, e sono resistenti ai graffi e alle abrasioni. Il salsicciotto Husqvarna ha una resistenza all'impatto ottimale, mentre i paramani di serie offrono la massima protezione

-Manubrio Pro Taper - funzionalità e stile al top di categoria

-Salsicciotto maggiorato e paramani di serie - protezione ottimale

-Nuovi morsetti manubrio - rigidezza torsionale migliorata

Traction Control

Il nuovo selettore mappe aziona anche una funzionalità di controllo di trazione, interamente nuova per i MY17. Questa può essere attivata o disattivata dal pulsante, e funziona mettendo in relazione il movimento della manopola del gas con l'aumento del numero di giri del motore. Se i giri salgono troppo rapidamente, la centralina rileva una perdita di aderenza e riduce la coppia disponibile alla ruota posteriore, in modo da garantire la massima trazione possibile. Questo è un vantaggio che può essere determinante in condizioni di poca aderenza e di pista fangosa.

-Nuova funzionalità Traction Control - trazione ottimale in tutte le condizioni

Telaietto in composito a base fibra di carbonio

Il telaietto in composito è una soluzione unica di Husqvarna, che ne evidenzia la propensione a innovare la tecnologia. Questo componente in 3 parti è realizzato per il 30% in fibra di carbonio, che lo rende particolarmente leggero (1,4 kg) e robusto. Grande cura è stata posta nel raggiungere livelli ottimali in termini di maneggevolezza e di ergonomia.

-Telaietto in 3 pezzi - materiale composito

-Costruzione a base fibra di carbonio - peso complessivo di 1,4 kg

-Rigidezza specifica - benefici in termini di maneggevolezza e di ergonomia

Pedane

Il telaio Husqvarna prevede un innovativo supporto pedane auto-pulente, che evita l'accumulo di terra e fango raccolti nei canali profondi o sui terreni fangosi. Come risultato, la pedana torna nella posizione originale anche nelle condizioni più difficili. Per i piloti che preferiscono una posizione delle pedane rialzata, possono essere montate le pedane delle Enduro MY17, più alte di 6 mm.

-Supporto pedane - impedisce l'accumulo di terra e fango, consentendo alla pedana di tornare sempre in posizione

-Pedane più larghe - grip e controllo perfetti

Selettore mappe, Launch Control

La gamma motocross MY17 dispone di un nuovo selettore mappe su tutti i modelli 4 tempi. Ottimizzato per un facile utilizzo, oltre a commutare tra le due diverse mappe motore, lo switch serve anche ad attivare il Launch Control. Quando il motore è in folle, il Launch Control si innesta passando una volta dalla mappa attiva all'altra mappa, e poi tornando alla prima. Quando il LED dell'iniezione lampeggia, il dispositivo è attivato. Questa funzione limita la quantità di coppia trasmessa alla ruota posteriore, migliorando la trazione ed evitando le perdite di controllo nelle forti accelerazioni come accade durante la partenza di una gara.

- Selettore mappe al manubrio di serie - modifica le caratteristiche del motore in base alle condizioni e alle preferenze del pilota

-Launch control - massima trazione per partenze perfette

Pneumatici

In primo equipaggiamento sono montati i pneumatici da Cross Dunlop MX3S, che sfruttano la consolidata tecnologia “tassello nel tassello” per offrire una fase di curva più progressiva e una maggiore trazione. Inoltre la FC 250 adotta ora una soluzione posteriore più larga, che passa a 110/90-19 dalla 100/90-19 del MY16

-Sviluppati ai massimi livelli nei campionati AMA Supercross e Motocross - migliore maneggevolezza, entrata in curva e feeling sull’anteriore

Freni

Pinze e pompe del leader di categoria Brembo, unite a dischi di alta qualità GSK, forniscono una potenza frenante di livello superiore, che infonde sicurezza in ogni situazione. Il disco anteriore è da 260 mm, il posteriore da 220 mm. Nuova sulle MY17 la leva freno posteriore, più lunga di 10 mm e accoppiata a nuove pastiglie meno aggressive per avere maggior modulabilità.

-Pinze Brembo e dischi GSK ad alte prestazioni - potenza frenante di livello superiore, unita a maggior controllo e confidenza

-Nuova leva freno e pastiglie posteriori - modulabilità migliorata

Sovrastrutture

Le sovrastrutture moderne e funzionali, a base bianca e con i tradizionali tocchi di blu e giallo Husqvarna, caratterizzano il design semplice e caratteristicamente svedese. L'ergonomia è stata specificamente studiata per assicurare superiore controllo e comfort a bordo, mettendo i piloti in condizione di esprimersi al massimo livello per più lunghi periodi di tempo. La sella ha il profilo basso e un rivestimento ad alto grip, per fornire maggior comfort e controllo in ogni condizione.

-Plastiche - aspetto distintivo, colori e grafiche moderni

-Ergonomia - posizione in sella che ispira confidenza in tutte le situazioni di guida

-Sella - maggior comfort e controllo superiore

Telaio

Il telaio idroformato, tagliato al laser e saldato da robot è stato realizzato a regola d'arte da WP Performance Systems, ed è stato progettato per ottenere valori di rigidezza longitudinale e torsionale accuratamente calcolati. Su tutti i modelli 4 tempi, i nuovi supporti motore in alluminio (anziché in acciaio) migliorano la funzionalità e il feeling delle sospensioni pur mantenendo un pacchetto leggero, compatto e robusto. Il telaio è finito in bianco con una verniciatura a polvere di alta qualità, e le protezioni di serie garantiscono la massima protezione e durata.

-Rigidezza longitudinale e torsionale - maneggevolezza e feeling di livello superiore

-Nuovi supporti per i motori 4 tempi - funzionalità delle sospensioni migliorata

-Realizzato da WP Performance Systems - garanzia di alti standard di qualità

-Finitura durevole con protezioni telaio di serie

Monoammortizzatore WP

Il monoammortizzatore WP DCC è stato progettato per fornire caratteristiche avanzate di smorzamento, pur rispettando le specifiche di compattezza e leggerezza. L'equilibrio delle pressioni all'interno del corpo garantisce uno smorzamento ottimale, che risulta in maggior comfort e miglior maneggevolezza per il pilota, mentre la superficie esterna del serbatoio migliora il raffreddamento dell'olio. Questo elemento è anche completamente regolabile e abbinato alla nuova geometria del retrotreno per fornire la massima trazione e progressione possibile, con un'escursione ruota di 300 mm.

-Leggero e compatto - conforme al design leggero e compatto dell'intera moto

-Equilibrio delle pressioni - smorzamento omogeneo

-Sistema di connessione - geometria specifica per i migliori risultati, 300 mm di escursione ruota

Forcellone

Il forcellone cavo, fuso in alluminio, è stato progettato per offrire rigidezza e affidabilità ottimali con il minor peso possibile. La finitura sul fianco scelta dagli ingegneri di Husqvarna Motorcycles è un ulteriore marchio di qualità, che ne rivela l’attenzione profonda al dettaglio e la superiore maestria.

-Rigidezza e affidabilità ottimali con una costruzione leggera

Frizione idraulica Magura

Affidabile e di alta qualità, l’azionamento idraulico della frizione made in Germany garantisce usura omogenea, funzionamento pressoché privo di manutenzione e assistenza perfetta in ogni condizione. Il gioco è costantemente compensato, in modo che il punto di intervento e il funzionamento della frizione rimangano identici sia a basse che ad alte temperature, come pure nel tempo.

-Frizione idraulica Magura - perfetta modulabilità in ogni condizione

-Qualità di realizzazione tedesca - azionamento affidabile e costante nel tempo

Manopole e comando gas

Realizzate da ODI, le manopole ad innesto automatico non richiedono l'impiego di colla sul lato sinistro, mentre al lato destro la manopola si accompagna a un innovativo comando integrato del gas. Il comando ha un semplice sistema di regolazione del gioco e, cambiando la camma, consente di alterare la progressione del movimento della valvola a farfalla.

-Nuovo comando acceleratore e manopole ODI - progressione della valvola a farfalla facilmente modificabile; facile montaggio delle manopole senza colla

Corpo farfallato da 44 mm

Le MY17 adottano lo stesso corpo farfallato Keihin da 44 mm delle MY16. L'iniettore è stato posizionato in modo da garantire la massima efficienza del flusso nella camera di combustione. Il cavo di comando della farfalla è montato direttamente, senza leveraggi sul corpo, fornendo una risposta e un feeling più immediati.

-Corpo farfallato -diametro 44 mm, iniettore posizionato per ottimizzare il flusso, risposta al comando del gas più immediata grazie all'eliminazione dei leveraggi sul corpo farfallato

Impianto di scarico

Gli impianti di scarico sono stati studiati da esperti per ottenere le massime prestazioni nel rispetto dei limiti sonori di omologazione FIM. I condotti di scarico prevedono camere di risonanza che migliorano l'erogazione, e sul motore 450 monoalbero la camera di risonanza è integrata nel primo tratto del tubo di scarico, che ricorda così l'espansione di un motore 2 tempi. I silenziatori sono realizzati in leggero e robusto alluminio, nello sforzo di ridurre il peso e massimizzare la centralizzazione delle masse per ottenere un comportamento della moto più preciso ed efficace. Le espansioni della TC 125 e della TC 250 sono state progettate specificamente in base alle caratteristiche dei due motori, pur mantenendo il peso al minimo.

-Scarichi - centralizzazione delle masse, peso leggero, performance ottimali

Avviamento elettrico e batteria a ioni di litio

Tutti i modelli 4 tempi sono equipaggiati di serie con avviamento elettrico. Il sistema, che fornisce il beneficio di facili avviamenti, è realizzato con una compatta batteria a ioni di litio, più leggera di 1 kg rispetto a una batteria convenzionale. Il cablaggio è stato progettato in modo da permettere la rimozione del telaietto posteriore senza dover scollegare nessun cavo.

-Avviamento elettrico - messe in moto rapide e veloci quando il tempo è un fattore critico

-Batteria Li-Ion - leggera, 1 kg meno rispetto a una batteria convenzionale

-Posizione della batteria e dei cablaggi - facile rimozione del telaietto reggisella

Impianto di raffreddamento integrato e radiatori

I radiatori sono stati messi a punto dagli esperti di WP Performance Systems adottando alluminio ad alta resistenza. La progettazione CFD (Computational Fluid Dynamics) è stata impiegata per convogliare l'aria attraverso i radiatori in modo più efficiente e ottenere un raffreddamento ottimale in tutte le condizioni. Il sistema è integrato: permette un miglior raffreddamento facendo passare il liquido refrigerante nel telaio, eliminando così una parte dei tubi. Inoltre i convogliatori non si limitano a proteggere i radiatori da pietre e detriti, ma funzionano anche da scudo convogliando l'energia di eventuali impatti verso il telaio, aggirando il radiatore.

-Raffreddamento integrato - massima efficienza nel minimo spazio

-Radiatori WP - più robusti e più efficienti, per un raffreddamento ottimale

-Protezione del radiatore - protegge dalle pietre e dalle cadute

Serbatoio

Il serbatoio in polietilene da 7 litri incorpora un tappo a vite e una pompa benzina integrata sui modelli 4 tempi.

-Serbatoi in polietilene da 7 litri - grande capacità per lunghi periodi di funzionamento

Airbox e accesso al filtro dell'aria senza attrezzi

L'airbox è stato progettato con i condotti di ammissione posizionati in modo da evitare deformazioni dovute alla pressione, assicurando il massimo flusso di aria e la massima protezione del filtro. Il filtro dell'aria è accessibile senza attrezzi, rimuovendo il pannello laterale sul lato sinistro; la facilità di manutenzione è assicurata dal filtro Twin Air e dal disegno del supporto, che prevede un montaggio a prova di errore, per un'installazione accurata e sicura del filtro stesso.

-Airbox - massimo flusso d'aria, massima protezione del filtro

-Sistema di montaggio del filtro - Protezione dallo sporco migliore e più affidabile

-Accesso al filtro senza attrezzi - manutenzione semplice e veloce

Ruote

I cerchi DID in lega ad alta resistenza anodizzati neri sono abbinati a mozzi lavorati al CNC e a nuovi raggi più leggeri, con nippli anodizzati argento.

-Costruzione leggera ma robusta e affidabile - masse non sospese ridotte al minimo

Dopo la presentazione formale, dove sono state descritte tutte le novità che caratterizzano questi nuovi modelli “datati” 2017, la parola o meglio i fatti, sono passati alla pista, dove le rinnovate Husqvarna hanno potuto dimostrare quanto di buono fatto dai tecnici austriaci che hanno sfruttato tutte le esperienze “racing” della passata stagione per migliorare il prodotto standard. Anche in questa occasione, Luca Pedica è stato il nostro tester per saggiare direttamente sul campo le migliorie apportate.

TC 250

“La 2 t è sempre la 2t e questa rinnovata TC250 è stata la moto che mi ha piacevolmente sorpreso di più rispetto a tutte le altre. Un motore forte in tutte le situazioni inserito in un telaio “facile” e leggero che permette al pilota un grande divertimento in tutte le condizioni di terreno e soprattutto lo permette ai piloti di tutte le fasce di “velocità”. Appetibile a tutti”

La TC 250 2017 è completamente nuova e rappresenta la continuità nello sviluppo della storica motorizzazione quarto di litro 2 tempi all’interno della gamma Husqvarna. La TC 250 è ora più piccola, più leggera e più facile da usare grazie ad una significativa riduzione del peso complessivo ed al motore ultra leggero completamente riprogettato che offre maggiore efficienza, centralizzazione delle masse ottimizzata e una sostanziale riduzione delle vibrazioni.

Nuovo motore

La semplicità e i bassi costi di manutenzione hanno fatto del 250 2 tempi uno dei motori preferiti da generazioni di crossisti, grazie alla sua ottima combinazione tra potenza e leggerezza. Benché l'attuale TC 250 fosse considerata la più competitiva della sua categoria, il suo sviluppo è proseguito per offrire ai clienti Husqvarna un motore 2 tempi completamente rinnovato e allo stato dell'arte. Il motore TC 250 2017 ha un'innovativa disposizione interna degli alberi che permette di ottenere la miglior centralizzazione delle masse, un nuovo contralbero di bilanciamento per ridurre le vibrazioni, una nuova doppia valvola allo scarico e un cambio a 5 rapporti rivisitato.

Nuovo cilindro

Capace di erogare la potenza in modo regolare e controllabile lungo l'intero regime di giri, il cilindro da 66,4 mm di alesaggio dispone di una valvola allo scarico di nuova concezione. Semplicemente cambiando due molle (fornite a corredo), l'erogazione può essere personalizzata in modo da adeguarsi alle preferenze del pilota e alle condizioni del tracciato. Questi cilindro e testa di ultima generazione incorporano un nuovo disegno della camicia e dei condotti di raffreddamento, che assicura una migliore dissipazione del calore e un raffreddamento migliorato anche nelle condizioni più estreme. I nuovi supporti della testa fissano il motore al telaio riducendo le vibrazioni e assicurando una guida più confortevole.

-Nuovi testa, cilindro e valvola allo scarico - prestazioni, erogazione e raffreddamento migliorati

-Nuovi supporti testa - ancoraggio più stabile, vibrazioni ridotte

Nuovo pistone

Il nuovo pistone ha una forma ottimizzata. Inoltre, il cielo del pistone ha un diametro aumentato per migliorare stabilità e affidabilità.

-Nuovo pistone - stabilità e affidabilità migliorate

Nuovi carter motore

Essendo la centralizzazione delle masse il parametro centrale del progetto, i nuovi carter motore pressofusi della TC 250 ora accolgono una nuova disposizione degli alberi interni. L’albero della frizione è stato alzato di 4 mm, mentre l’albero motore si trova 19,5 mm più in alto, portando le masse rotanti e oscillanti più vicino al baricentro e migliorando la guidabilità. Inoltre, per minimizzare l’impatto sulla struttura complessiva, il contralbero è stato integrato in maniera estremamente compatta. I nuovi coperchi carter offrono una maggiore resistenza all’usura e alle abrasioni dovute al contatto con gli stivali del pilota.

-Nuovi carter motore pressofusi - nuova disposizione degli alberi, maggiore centralizzazione delle masse

-Nuovi coperchi motore - miglior resistenza all’usura

Nuovo contralbero di bilanciamento

La nuova struttura compatta del motore ha consentito di implementare un albero di bilanciamento montato lateralmente. Questo contralbero riduce sensibilmente le vibrazioni, facilita la guida e riduce l’affaticamento del pilota.

-Nuovo contralbero di bilanciamento - vibrazioni sensibilmente ridotte

Nuovo albero motore

Il nuovo albero motore ha una corsa di 72 mm, invariata rispetto alla precedente generazione. Per minimizzare le vibrazioni, l’equilibratura dell’albero è stata ottimizzata, armonizzandola con il nuovo contralbero di bilanciamento.

Nuovo albero motore - bilanciato in modo ottimale per ridurre le vibrazioni e centralizzare le masse oscillanti

Nuovo carburatore

La Husqvarna TC 250 2017 adotta ora un Mikuni TMX a valvola piatta. Questo nuovo carburatore assicura una potenza più omogenea e controllabile, con prestazioni ottimali lungo l’intero arco di erogazione. È inoltre molto semplice da regolare.

-Nuovo carburatore Mikuni da 38 mm - erogazione più regolare, prestazioni ottimali

Nuova trasmissione

È stato sviluppato un nuovo cambio a 5 velocità, che conserva i rapporti della TC 250 di precedente generazione. Il meccanismo rivisitato garantisce cambiate facili e precise, mentre l'innovativo design della leva a pedale riduce l'accumulo di terriccio e detriti per garantire un azionamento ottimale anche nelle condizioni più difficili.

-Nuovo cambio a 5 rapporti - cambiate facili e precise

-Nuova leva cambio - evita il bloccaggio dovuto ad accumulo di terra e detriti

Nuova frizione

La TC 250 adotta una frizione DDS (Damped Diaphragm Steel), un sistema con molla a diaframma che sostituisce la classica soluzione con molle elicolidali e determina azionamenti più morbidi. Il sistema DDS aumenta anche l'attrito tra i dischi del pacco frizione e la loro durata.

In combinazione con l'idraulica Magura, questa frizione assicura un funzionamento quasi esente da manutenzione e un feeling morbido e modulabile alla leva.

-Frizione DDS - azionamento morbido con smorzatore integrato, maggiori attrito e affidabilità

-Idraulica Magura - azionamento leggero e modulabile, quasi esente da manutenzione

Nuovo scarico

Realizzata da WP Performance Systems, la nuova espansione ha un imbocco ottenuto per stampaggio tridimensionale. Tutte le parti dello scarico sono saldate con robot per assicurare il massimo in termini di prestazioni, robustezza e durata.

-Nuovo attacco espansione - maggior durata nel tempo

Punti di forza

-Tecnologia 2 tempi allo stato dell'arte

-Rapporto peso-potenza estremamente competitivo

-Costi di manutenzione ridotti

-Frizione idraulica

-Eccellente maneggevolezza e agilità

-Incremento di prestazioni possibile grazie al kit 300 cc del catalogo Husqvarna Accessories

TC 125

“Una moto leggera e altamente performante ma difficile da spingere al limite. Il 125 2t di Husqvarna è la moto di riferimento per la cilindrata nel panorama del motocross internazionale e le sue caratteristiche dimostrano che merita il titolo di “regina” della categoria. Per usare al meglio questo pepato motore bisogna mettere in sella tanta grinta e soprattutto tanta tecnica. Si lascia “curvare” molto veloce ma bisogna fare attenzione a non commettere errori, per non perdere spinta del motore e velocità sia in curva che nei rettilinei seguenti. Uno spasso di altri tempi.

La TC 125 è costruita con gli stessi standard delle sorelle maggiori, ed è progettata avendo in mente le massime prestazioni e la massima qualità. Un motore compatto e potente è abbinato a un leggero telaio in acciaio CrMo, rendendo questa cross di piccola cilindrata estremamente performante nelle mani dei futuri piloti della MX2 e della MX1. La forcella WP AER 48 di serie, la frizione idraulica Magura e il selettore mappe testimoniamo ulteriore qualità e collocano la TC 125 un passo avanti alla concorrenza.

Motore

Con 40 CV e un peso totale di appena 17,2 kg, il motore da 125 cc dimostra lo sviluppo costante della tecnologia 2 tempi in Husqvarna Motorcycles. Questo leggero propulsore è progettato per erogare una coppia superiore agli attuali 125 2 tempi, rendendo la TC 125 più facile da guidare sia per il novizio che per il professionista più esperto. Il motore TC 125 è stato pensato per centralizzare le masse rotanti, in modo da lavorare in simbiosi ottimale con il telaio determinando un feeling di agilità e leggerezza generale.

-Motore 2 tempi di nuova generazione - 40 CV, 17,2 kg

-Centralizzazione delle masse - benefici significativi in termini di maneggevolezza

Cilindro e pistone

Il cilindro ha un alesaggio di 54 mm. Combinato con l’innovativa valvola allo scarico, il motore da 125 cc raccoglie fino all’ultimo CV che il pistone rivestito in Teflon è in grado di erogare.

-Cilindro e valvola allo scarico compatti e affidabili - prestazioni e raffreddamento migliorati

Albero motore

L'albero motore è costruito per essere più leggero possibile ed è perfettamente bilanciato, per ridurre le vibrazioni. Questo componente è anche posizionato in modo da minimizzare l'effetto dell'inerzia delle masse in rotazione sulla dinamica della motocicletta.

-Albero motore leggero - vibrazioni ridotte

Carter motore

Il processo di produzione per pressofusione ad alta pressione contribuisce a ridurre al minimo il peso complessivo, grazie alle pareti di spessore ridotto. Sui coperchi dalla finitura color bronzo campeggia lo storico logo Husqvarna.

-Pressofusione al alta pressione - ridotto spessore delle pareti che determina basso peso e robustezza invariata

Nuovo carburatore

La TC 125 MY17 adotta ora un carburatore Mikuni TMX a valvola piatta che rimpiazza il precedente modello Keihin. Questo nuovo carburatore assicura una potenza più omogenea e controllabile, con prestazioni ottimali lungo l'intero arco di erogazione. È inoltre molto semplice da regolare.

-Nuovo carburatore Mikuni da 38 mm - erogazione più regolare, prestazioni ottimali

Cambio

Il cambio a 6 marce ha una rapportatura specifica per il motocross, mentre la leva cambio adotta un innovativo design che riduce l'accumulo di detriti.

-Cambio a 6 marce - rapportatura specifica per il motocross

Frizione Magura

La frizione idraulica Magura assicura un eccellente azionamento e utilizzo della frizione.

-Frizione idraulica Magura - eccellente modulabilità

Scarico

Lo scarico è stato progettato per offrire le massime prestazioni in armonia con il design del telaio, così da raggiungere una perfetta distribuzione dei pesi.

-Scarico - massime prestazioni possibili con le migliori caratteristiche di maneggevolezza

Punti di forza

-Continuo sviluppo del 2 tempi per offrire massime prestazioni e bassi costi di esercizio

-Basso peso e grande maneggevolezza che consentono un facile accesso al motocross di livello agonistico

-Frizione idraulica

-Componentistica di serie di alta qualità

FC 250

“La più piccola della gamma 4t è quella che sorprende di più per il rapporto peso/ potenza migliore di tutte. Anche in questo caso Husqvarna vanta un prodotto di riferimento per la categoria e sfrutta a pieno tutte le esperienze del gruppo industriale che ha alle spalle, per mettere in campo una moto vincente…appena tirata fuori dalla cassa. L’erogazione e la potenza del piccolo 4 t marchiato “H”, possono portare alla vittoria piloti di varie categorie senza l’ausilio di tanti accorgimenti. Basta dare gas.”

Testa

La testa bialbero adotta bilancieri con rivestimenti in DLC (Diamond-Like Carbon) per ridurre gli attriti e ottimizzare il funzionamento. I bilancieri azionano larghe valvole in titanio (32,5 mm all’aspirazione, 26,5 mm allo scarico) che lavorano fino al regime massimo di 14.000 giri/min e generano una potenza efficiente e ottimale lungo l’intero arco di erogazione. La testa è ora ancorata al telaio attraverso leggeri supporti in alluminio anziché in acciaio, con un risparmio di 114 g a parità di prestazioni strutturali.

-Grandi valvole in titanio (32,5 mm aspirazione, 26,5 mm scarico) - flusso dei gas ottimale

-Bilancieri a dito con rivestimento DLC - attriti ridotti, migliori prestazioni

-Camera di combustione accuratamente disegnata - Potenza ottimale su tutto l’arco di erogazione

Cilindro e pistone

Il cilindro con alesaggio 78 mm ospita un pistone forgiato a travatura reticolare prodotto da CP. Sia il cilindro che il pistone sono realizzati con processi di precisione a partire da alluminio ad alta resistenza, per un risultato di straordinaria efficacia ed affidabilità. Il rapporto di compressione è 14,4:1.

w-Ampio alesaggio di 78 mm e grande diametro delle valvole - alti regimi di rotazione, rapidità di risposta

-Pistone forgiato a travatura reticolare - grandi prestazioni e grande affidabilità

Albero motore

L'albero motore è progettato per offrire le massime prestazioni, essendo per di più collocato nella posizione perfetta per centralizzare le masse oscillanti e ottenere la massima maneggevolezza. Le bronzine adottano due semigusci montati per interferenza, che garantiscono la massima affidabilità e durata, limitando l'intervallo di manutenzione a 100 ore.

-Impiego di bronzine con semigusci montati per interferenza - aumento della durata e allungamento degli intervalli di manutenzione

Carter motore

Tutte le Husqvarna da motocross di nuova generazione sono progettate a partire dai criteri chiave della centralizzazione delle masse e della riduzione del peso. Di conseguenza, i carter motore sono stati progettati per alloggiare i componenti interni del motore nella posizione ottimale per ottenere un baricentro ideale, introducendo al contempo il minor peso possibile. Le scatole dei carter sono realizzate attraverso un processo di produzione per pressofusione ad alta pressione, che determina un basso spessore delle pareti conservando una eccezionale affidabilità. Sui coperchi dalla finitura color bronzo campeggia lo storico logo Husqvarna.

-Carter motore - leggeri e compatti; centralizzazione delle masse ottimale

-Processo di produzione per pressofusione ad alta pressione - pareti sottili, peso ridotto senza perdita di robustezza

Il motore 250 cc bialbero è stato progettato in parallelo al telaio, in modo da farli lavorare in perfetta armonia. Tutti i componenti interni sono stati ingegnerizzati per offrire le massime prestazioni, e collocati in modo da posizionare il motore nel baricentro ideale del telaio in acciaio al cromo-molibdeno. Insieme al telaietto posteriore in fibra di carbonio e alla nuova forcella WP AER 48, la FC 250 è una delle moto da cross 250 4 tempi più avanzate mai realizzate fino ad ora.

Motore

Tutti gli elementi principali del motore e gli alberi sono stati accuratamente progettati e disposti in modo da ottenere le massime prestazioni e caratteristiche dinamiche dell'intero pacchetto. Con i suoi 26,1 kg, il motore 250 non è solo leggero ma anche notevolmente potente, arrivando a erogare 46 CV al pignone. Per raggiungere questi risultati, tutti i componenti sono stati studiati per produrre il minimo attrito e ridurre gli assorbimenti interni.

-Progetto del motore - compatto e leggero per una ottimale centralizzazione delle masse

-Prestazioni straordinarie - potenza di picco di 46 CV e limite di rotazione di 14.000 giri/min

-Bassi attriti - riducono gli assorbimenti interni

Cambio

Il cambio a 5 rapporti è stato progettato per essere estremamente leggero e durevole e per garantire una spaziatura perfetta per il motocross. La forchetta ha un trattamento a basso attrito per cambiate più morbide, mentre la leva del cambio è pensata per evitare l’accumulo di detriti e assicurare una perfetta selezione del rapporto in qualsiasi condizione. Un sensore rileva il rapporto inserito e consente di adottare mappe motore specifiche per ogni marcia.

-Leggero cambio a 5 rapporti - maggior durata, cambiata migliorata

-Sensore integrato di rapporto inserito - mappe motore specifiche per ogni marcia

Frizione CSS

I motori 250 e 350 adottano frizioni CSS (Coil Spring Steel, a molle elicoidali) con idraulica Magura. La frizione CSS prevede sei molle cilindriche e 7 dischi, e un cestello monopezzo in acciaio lavorato al CNC.

-Frizione CSS - leggera e affidabile

-Idraulica Magura - alta qualità, perfetta modulabilità

Punti di forza

-Prestazioni e peso ai vertici di categoria

-Distribuzione dei pesi accuratamente progettata per una maneggevolezza e una dinamica di guida al top

-Elettronica evoluta per la massima efficacia

-Frizione idraulica e cambio affidabile, per cambiate morbide e precise

-Avviamento elettrico sicuro ed affidabile

FC 350

“Hanno messo nella ricetta, quello che mancava per portare questa moto a essere veramente competitiva anche in mezzo alle moto di cubatura maggiore. Un miglior tiro ai bassi regimi di giri ha dato quel “tocco in più” che ci si aspetta dal “treemmezzo” durante le fasi di gara e anche durante l’uso di tutti i giorni per un buon divertimento in pista. Sempre ottimo il compromesso peso/potenza ma questa era una cosa risaputa. Per tutti i gusti.”

La FC 350 condivide gran parte della architettura di motore e telaio con la più piccola FC 250. Con una potenza di 58 CV, la FC 350 ha un rapporto peso-potenza che rivaleggia con le 450, pur conservando l’agilità e la leggerezza di una 250. Il tutto è completato da un avanzato pacchetto elettronico che prevede launch control, mappe motore selezionabili e traction control, per una combinazione di grande versatilità e prestazioni.

Motore

Il motore bialbero da 350 cc pesa 27,2 kg ed eroga una potenza massima di 58 CV. Il motore è stato progettato con tre parametri chiave: prestazioni, peso, centralizzazione delle masse. Come risultato, tutti gli alberi sono stati posizionati in modo da consentire alle masse oscillanti di avvicinarsi al baricentro ideale. Tutte le parti sono ingegnerizzate per offrire le massime prestazioni con il minor peso possibile.

-Prestazioni, peso, centralizzazione delle masse - 58 CV e solo 27,2 kg

-Disposizione degli alberi - masse oscillanti collocate vicono al baricentro

Testa

La FC 350 adotta la stessa architettura a doppio albero a camme in testa della FC 250, con assi a camme lucidati e rivestimento DLC (Diamond-Like Carbon), che riduce gli attriti e migliora le prestazioni complessive. Completano il progetto le ampie valvole in titanio (36,3 mm all'aspirazione, 29,1 mm allo scarico) che consentono al motore di raggiungere senza fatica regimi di rotazione fino a 13.400 giri/min.

-Valvole in titanio di grande sezione - 36,3 mm all'aspirazione e 29,1 mm allo scarico

-Assi a camme lucidati, bilancieri a dito con rivestimento DLC - attriti ridotti, maggiori prestazioni

Cilindro e pistone

Il cilindro con alesaggio 88 mm e corsa 57,5 mm ospita un largo e leggero pistone forgiato CP a travatura reticolare. Ne risultano masse in movimento alterno relativamente contenute, che generano potenza eccezionale, alti regimi di rotazione e una ampia fascia di utilizzo. Il rapporto di compressione è di 14:1.

-Pistone leggero da 88 mm di diametro - ridotte masse in movimento alterno

-Pistone a travatura reticolare forgiato - alte prestazioni, alta affidabilità

Albero motore

Un albero motore di qualità superiore è al cuore del motore ad alta potenza ed alti regimi della FC 350. I cuscinetti di banco del tipo a strisciamento, con i due semigusci montati per interferenza, garantiscono la massima affidabilità e intervalli di manutenzione allungati fino a 100 ore.

-Impiego di bronzine - aumento della durata e allungamento degli intervalli di manutenzione

Carter motore

La FC 350 adotta un motore progettato con i due obiettivi principali di centralizzare le masse e di ridurre il peso. Tutti i componenti principali sono stati riposizionati per collocare il baricentro nella posizione ideale. Ne risulta una motocicletta di straordinaria maneggevolezza grazie al motore compatto e leggero.

Il processo di produzione per pressofusione ad alta pressione mantiene il peso complessivo al minimo, riducendo lo spessore delle pareti. E sui coperchi dalla finitura color bronzo campeggia lo storico logo Husqvarna.

-Carter motore - centralizzazione delle masse

-Processo di produzione per pressofusione ad alta pressione - pareti sottili, peso ridotto senza perdita di robustezza

Cambio

Il compatto cambio a 5 rapporti adotta un rivestimento a basso attrito sulla forchetta di selezione, che assicura cambiate morbide e precise. La forma della leva del cambio evita l'accumulo di detriti, garantendo manovre agevoli anche nelle condizioni più difficili. Un evoluto sensore di rapporto inserito consente di adottare mappe motore specifiche per ogni marcia.

-Cambio a 5 rapporti - cambiate morbide e precise

-Sensore integrato di rapporto inserito - mappe motore specifiche per ogni marcia

Frizione CSS

I motori 250 e 350 adottano frizioni CSS (Coil Spring Steel) con leva e idraulica Magura. La frizione CSS prevede sei molle elicoidali e sette dischi, oltre a un cestello monopezzo in acciaio lavorato CNC.

-Frizione CSS - più leggera, azione più costante nel tempo

-Idraulica Magura - precisione e qualità made in Germany

Punti di forza

-Prestazioni da 450 con meno fatica

-Agilità e feeling in sella da 250

-Selettore di mappe, launch control e traction control di serie

-Frizione idraulica Magura esente da manutenzione e dal comportamento costante nel tempo

-Avviamento elettrico sicuro e affidabile

FC 450

“La potenza allo stato puro. L’erogazione del motore è (come sempre) impressionante. Il cambio ha quattro marce, ma sono pure “troppe”. Basterebbe avere la “terza” a disposizione tanto è il tiro di questo motore per riuscire a completare una gara dalla partenza all’arrivo. Un’erogazione lineare, anche se la potenza è tanta, inserita in un contesto di ciclistica ottimale con le sospensioni a aria che in questo modello, come in tutti gli altri della serie 2017, hanno fatto la differenza. Bastano pochi accorgimenti per farsi la forcella direttamente nel garage di casa senza nessun alchimista al seguito. Il mono “copia” tutto e ottimamente e trasferisce a terra la grande potenza. Su questa moto, servono i muscoli, quelli veri.”

L’ammiraglia Husqvarna FC 450 offre prestazioni al vertice di categoria in un pacchetto leggero e versatile. Tutti gli aspetti sono progettati per offrire massima potenza unita a comfort ed ergonomia di riferimento, che rendono la FC 450 adatta sia all’amatore che al pilota professionista. Il controllo di trazione, le mappe selezionabili e la forcella WP AER 48 sono solo alcune delle dotazioni di serie che fanno della FC 450 una moto qualità e aspetto premium.

Motore

Il motore monoalbero è il perfetto esempio delle tecnologie avanzate adottate da Husqvarna Motorcycles, che hanno portato a una potenza di picco di 63 CV con un peso complessivo di appena 27,8 kg. La centralizzazione delle masse è al cuore del progetto di questo motore, che è posizionato vicino al baricentro della moto per migliorare enormemente la maneggevolezza.

-Centralizzazione delle masse - migliori handling e affidabilità

-Prestazioni - 63 CV e solo 27,8 kg

Testa

La testa monoalbero estremamente compatta è stata progettata per offrire le massime prestazioni e il minimo peso. Il singolo albero a camme aziona quattro valvole in titanio che pesano solo 32 g lato aspirazione e 28 g lato scarico. Il diametro delle valvole di aspirazione è di 40 mm, mentre quelle di scarico sono da 33 mm. Il rivestimento antiattrito DLC sui bilancieri e le guide catena a basso attrito offrono efficienza e affidabilità ottimali.

-Testa monoalbero - motore compatto

-Valvole in titanio - basso peso, solo 32 g all'aspirazione e 28 g allo scarico

-Rivestimento DLC e guide catena ottimizzate - attriti ridotti

Cilindro e pistone

Il leggero cilindro in alluminio è un capolavoro di ingegneria, con un alesaggio di 95 mm e un pistone a travatura reticolare CP che pesa solamente 320 g. Il rapporto di compressione è di 12,6:1, per uno straordinario valore di potenza di 63 CV.

-Leggero cilindro in alluminio - alesaggio 95 mm

-Leggero pistone forgiato CP a travatura reticolare - alte prestazioni, masse oscillanti ridotte

Albero motore

L'inerzia generata dall'albero motore è stata accuratamente calcolata per tradursi in trazione e guidabilità ottimali. L'albero è specificamente collocato nel telaio per posizionare le masse rotanti vicino al baricentro della moto e offrire leggerezza e agilità di guida. Le bronzine di supporto con semigusci montati per interferenza assicurano la massima affidabilità e consentono intervalli di

manutenzione allungati fino a 100 ore.

-Posizione albero motore - miglior centralizzazione delle masse

-Impiego di bronzine con semigusci montati per interferenza - aumento della durata e allungamento degli intervalli di manutenzione

Carter motore

I carter motore sono stati disegnati per ospitare gli alberi e gli altri organi interni del motore nella posizione che comporta la massima maneggevolezza. In aggiunta, la posizione dell'albero frizione mantiene il pacco frizione al di sopra del livello dell'olio, per ridurre gli attriti e aumentare l'efficienza.Il processo di produzione per pressofusione ad alta pressione mantiene il peso complessivo al minimo, riducendo lo spessore delle pareti. E sui coperchi dalla finitura color bronzo campeggia lo storico logo Husqvarna.

-Carter motore - centralizzazione delle masse ottimale, efficienza aumentata

-Processo di produzione per pressofusione ad alta pressione - pareti sottili, peso ridotto senza perdita di robustezza

Cambio

Il leggero cambio a 5 rapporti ha un rivestimento a basso attrito sulla forchetta di selezione, per assicurare cambi marcia morbidi e precisi. La forma della leva del cambio evita l'accumulo di detriti e mantiene l'estremità della leva stessa in posizione anche nelle condizioni più difficili. Un sensore rileva il rapporto inserito e consente di adottare mappe motore specifiche per ogni marcia.

-Cambio a 5 rapporti - cambiate morbide e precise

-Sensore integrato di rapporto inserito - mappe motore specifiche per ogni marcia

Frizione DDS

La FC 450 adotta una frizione con molla a diaframma DDS (Damped Diaphragm Steel) a differenza delle frizioni CCS delle FC 250 ed FC 350. Le esclusive caratteristiche del sistema DDS includono una singola molla a diaframma in acciaio al posto delle tradizionali molle elicoidali. Integra un parastrappi, per la massima trazione e durata. Il cestello della frizione è in pezzo unico, in acciaio lavorato CNC, e consente di adottare dischi in acciaio più sottili che contribuiscono a mantenere l'intero pacco frizione più compatto.

-Frizione DDS - leggera, con miglior modulabilità e maggiore durata

-Azionamento idraulico Magura - perfetta modulabilità del comando

Punti di forza

-Motore Husqvarna da motocross più potente mai sviluppato

-Esperienza di guida intuitiva e che infonde sicurezza

-Elettronica evoluta, che include launch control, traction control e mappe motore selezionabili

-Esclusiva frizione DDS con idraulica Magura per azionamenti morbidi e precisi

-Avviamento elettrico e batteria Li-ion compatta

NOVITA' SOSPENSI

TANK per MONO WP

Serbatoio per mono WP link 2016 ad alta scorrevolezza!

SISTEMA TAC-R per SHOWA ARIA

Sistema TAC-R per gestire la poca progressione delle forcelle Showa ad aria

SISTEMA AER-R per WP AER48

Sistema AER-R per gestire la poca progressione delle forcelle WP ad aria

SISTEMA HUCK-VALVE

Sistema Huck-Valve per gestire in modo ottimale il fine corsa della forcella

HONDA
HRC
YAMAHA
KEMEA
VHR
Kawasaki
25
89
243
HONDA
OMEC

Il ballo del debuttante

Tim Gajser sta dominando la MXGP. Lo sloveno è sempre più leader della MXGP, al suo debutto nella massima cilindrata.

testo: Enzo Tempestini // foto C. Cabrini – E. Tempestini

Tim Gajser è sempre di più sulla via del secondo titolo consecutivo, primo in MXGP. Guida con una sicurezza disarmante e con una scioltezza da fare invidia a chiunque.

"Un uomo solo è al comando", recitava un popolare radiocronista sportivo in altri tempi e altri sport ma il detto, anche oggi e nel motocross, è più che valido. Quest'uomo è Tim Gajser, sloveno di quasi ventuno anni (Ptuj 8 settembre 1996) che al suo debutto nella MXGP, dopo aver conquistato a sorpresa il titolo di campione del mondo della MX2 nella scorsa stagione, le sta "suonando" a tutti. Tim "suona" ma soprattutto "balla" o meglio, danza in sella alla sua Honda del Team Gariboldi. È stato lui, guidato come sempre magistralmente dal padre Bogo, a scegliere e a volere a tutti i costi il salto di categoria. Un salto che non è stato visto di buon occhio dai vertici della HRC ma che, da come sembra, era stato messo in palio in caso di vittoria del titolo iridato quando, in tempi non sospetti, il titolo MX2 poteva sembrare più un miraggio che un sogno realizzabile. Tim quel titolo lo ha meritato e cosi il passaggio alla categoria superiore e sta meritando alla grande la leadership della massima espressione del motocross mondiale. Balla, danza e sembra giocare in sella alla sua Crf, il ragazzo dai modi gentili che però, quando infila il casco non guarda in faccia a nessuno, guarda soltanto avanti e tira dritto verso la bandiera a scacchi. Bandiera che per tredici volte è sventolata al suo passaggio in testa al gruppo sulle ventiquattro manche disputate. Per sette volte è salito sul gradino più alto del podio e ha portato

i colori della Slovenia sul podio del mondiale in tutti i GP fin qui disputati (12). Una leadership strameritata dal “viso d’angelo” che, con una grazia e una maestria degna del consumato campione, a ogni GP, risponde per le rime a tutti coloro che lo davano come una “meteora”. Certi numeri non si trovano, si creano. Tim, insieme alla sua squadra tutta, questi numeri li ha veramente creati, dal nulla. O meglio, dalle nessune aspettative che gli uomini griffati “Gariboldi” avevano prima dell’inizio della stagione. Timore si, quello tanto, nell’affidare la potente CRF Factory 450 nelle mani di quel “ragazzino spelacchiato” che aveva vinto il mondiale MX2, ma che nessuno, mai avrebbe pensato potesse fare tanto al suo primo anno in MXGP. La scorsa stagione era stato Romain Febvre a vincere da debuttante, ma arrivava alla categoria superiore per limiti di età. Tim ha fatto un’altra scelta, quella di fare il salto di categoria a 19 anni, quando ancora poteva competere per il titolo MX2 per altre tre stagioni. E Tim ha già fatto altre scelte, chiare, precise e soprattutto concrete. A fine stagione andrà a saggiare il terreno americano partecipando alla Monster Energy Cup a Las Vegas e poi, stando alle dichiarazioni fin qui arrivate, nel 2018 passerà definitivamente oltre oceano. Un passaggio che avverrà quando Tim avrà 22 anni, maturo quanto basta, agonisticamente parlando, giovane quanto serve, fisicamente

Antonio Cairoli, dove non arriva con il fisico arriva con il cuore. A Mantova ha dato il 200% nella seconda manche e fino a che ha avuto le forze ha fatto vedere che la sua velocità è ancora quella adatta a vincere.

parlando, per pensare a un successo a “stelle e strisce”. Staremo a vedere se l’ennesimo europeo andrà a “danzare” e soprattutto a “suonarle” ai sempre meno “marziani” americani. Secondo in classifica generale ma distanziato di 92 punti, Antonio Cairoli. Due stagioni difficili per Tony costellate di infortuni, caratterizzate dai tentativi di “combattere”, determinate dal dover recuperare la condizione fisica con i dovuti tempi. Dopo il 2015 da dimenticare, anche questa stagione si è aperta per TC222 non come tutti si aspettavano. L’infortunio patito a Riola Sardo in allenamento gli ha condizionato la preparazione invernale, lo ha escluso dalle gare pre mondiale e soprattutto non gli ha permesso di esprimersi al meglio fino a metà stagione. Con i ritmi odierni della MXGP, con le velocità dei pretendenti ai posti “al sole” anche se ti chiami Antonio Cairoli e hai vinto otto titoli mondiali, non puoi permetterti di viaggiare con le “ridotte”. Tony ha provato a recuperare più in fretta possibile, è tornato alla vittoria in Germania e in Italia ma in Spagna e Francia ha “segnato” il passo e in Inghilterra ha subìto un altro duro colpo. Questa volta al polso sinistro che, all’atterraggio dell’oramai famigerato quadruplo di Matterley Basin che ogni hanno crea più “danni che guadagni”, ha subito una forte sollecitazione con interessamento di un tendine e una micro frattura. Solo una settimana di cure, ovviamente senza il minimo allenamento, e a Mantova Antonio ha tirato fuori i denti. Nella prima manche si è reso protagonista di una rimonta dall’ultimo al sesto posto (contatto al via con Van Horebeek) e nella seconda, ha fatto vedere e ha dimostrato se ce ne fosse il bisogno, che in sella a una moto da cross è ancora un uomo da battere. Dopo la hole shot ha ingaggiato un duello con il giovane Gajser (undici anni meno di Tony) e ha fatto capire al suo avversario e ai suoi tanti fans che la velocità è quella di una volta. Ha “stoppato” Gajser, lo ha

Romain Febvre ha dimostrato di avere le carte in regola per battersi fino alla fine per la riconquista del titolo MXGP ma purtroppo, un infortunio (trauma cranico) nel GP d’Inghilterra lo ha estromesso da due GP e sicuramente anche dalla lotta per il campionato.

Maximilian Nagl è stato l'unico in grado di "strappare" una vittoria di manche al trio Gajser-Febvre-Cairoli. Il tedesco ha ripreso un'ottima forma proprio a metà campionato e si appresta a vivere da protagonista il resto della stagione.

Evgeny Bobryshev è sempre più una certezza per portare risultati costanti al team HRC. Sempre a punti in tutte le manche disputate fino a ora.

allontanato, gli ha preso dei secondi e tutto questo, fino a quando il fisico ha retto. Poi, una volta lasciato andare lo sloveno si è piazzato in seconda posizione fino all'ultimo giro quando, probabilmente a causa di un calo di concentrazione e della tanta fatica, ha commesso un piccolo errore (scivolata) che gli è costato anche la seconda posizione. Seconda posizione (nella generale) che è passata comunque nelle sue mani a scapito di Romain Febvre. Il francese ha picchiato duro in Inghilterra durante la qualifica del sabato accusando un trauma cranico di forte entità. Da quanto poco trapelato dall'ambiente che lo circonda, prima della gara italiana Romain avrebbe provato anche a risalire in sella (la moto è stata punzonata il venerdì) ma senza successo. Troppo forte il trauma subìto e per il secondo GP consecutivo è stato costretto alla resa. Anche se dalla gara di Mantova al prossimo GP ci saranno 4 settimane di stop, per Febvre si prospetta un lungo periodo prima del pieno recupero e difficilmente si presenterà a Loket con velleità di vittoria. Vittorie di manche che fino a ora sono andate solo nelle mani dei tre che guidano la classifica generale ad eccezione di una sola volta che Nagl è riuscito a "infilarsi" (gara 1 Argentina). Vittorie che di certo si divideranno questi protagonisti da qui a fine stagione. Gajser ha vinto molto (13 manche), Febvre si è difeso bene (7 manche) e Cairoli non al 100% (3 manche) hanno dato questi numeri. Numeri che fanno capire tanto, forse tutto.

Jeremy Van Horebeek. Il belga non ha brillato particolarmente in questa prima parte di stagione ma è ancora in tempo per recuperare posizioni in classifica generale dove occupa la sesta piazza.

Valentin Guillod ha disputato un GP d'Inghilterra da incorniciare (terzo in gara1) ma fino a ora è stato l'unico "sprazzo" di notorietà che è riuscito a conquistare in questo campionato che lo vede al debutto nella MXGP.

Glenn Coldenhoff in
azione sulla sabbia
di Kegums

Shaun Simpson. Il britannico negli ultimi 3 GP ha conquistato soltanto 2 punti (gara 1 a Matterley Basin) a causa di condizioni fisiche non ottimali.

Gautier Paulin è salito sul podio di Mantova raggiante come un bambino che riceve la prima bicicletta. In odore di partenza dal Team HRC (probabile "scambio" di sella con l'Husqvarna di Nagl che tornerebbe alla Honda), il francese sembra si sia "svegliato".

Jordi Tixier, dopo l'infortunio e il rientro nel GP del Trentino sta facendo un buon apprendistato nella classe maggiore in vista del prossimo anno.

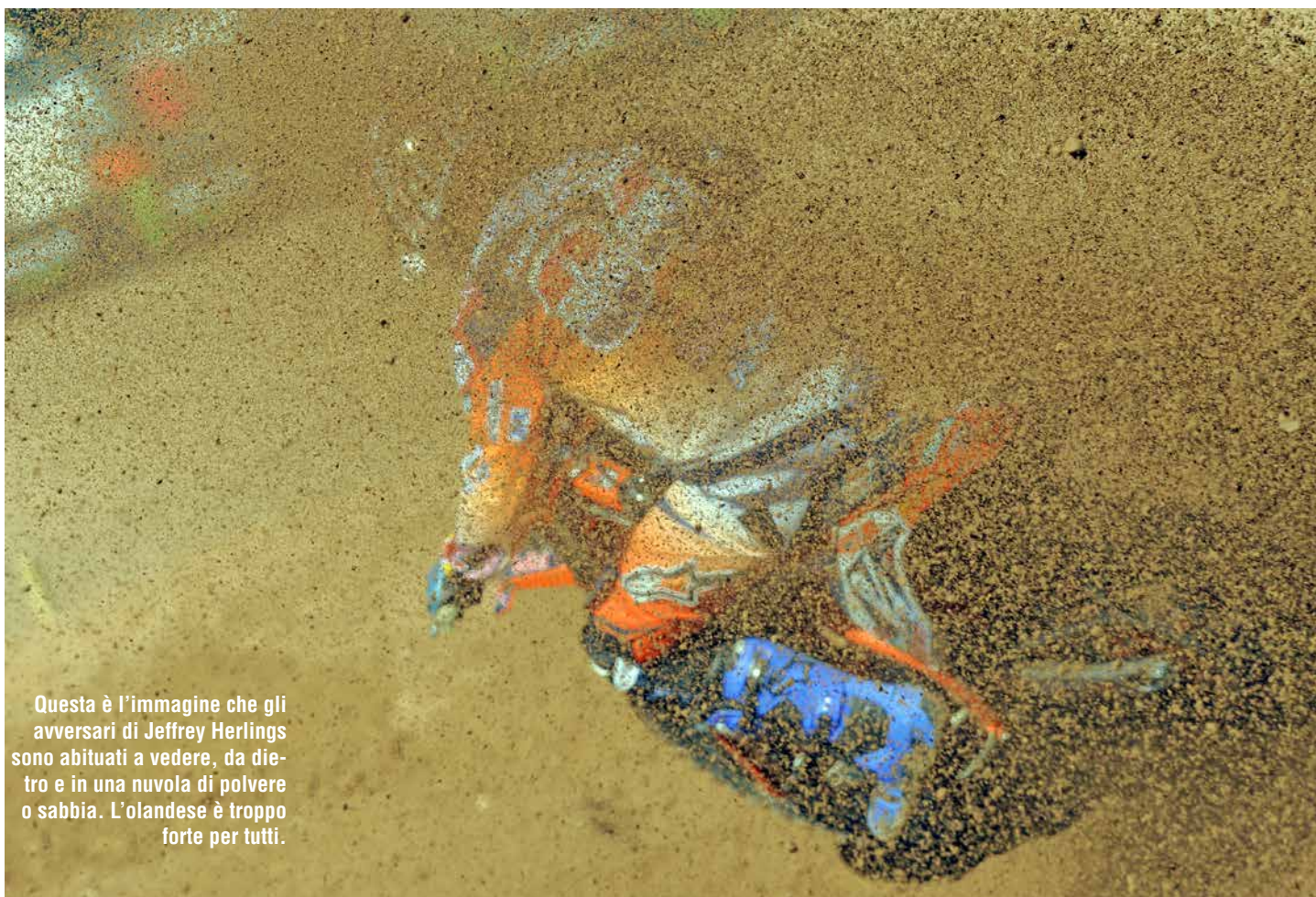
Alessandro Lupino non riesce a "decollare". A Mantova, per la prima volta in questa stagione, ha sfiorato la "top ten". Undicesimo alla fine di gara2.

DESALLE
25
MONSTER ENERGY
Kawasaki
Kawasaki
MONSTER ENERGY
Kawasaki

Clement Desalle sta lentamente ritrovando lo smalto dei giorni migliori. La sua stagione "vera" potrebbe essere iniziata a Mantova dove si è fatto vedere nelle prime posizioni.

Il solista

E’ sempre più monologo da parte di Jeffrey Herlings che continua la marcia trionfale verso il suo terzo titolo iridato.

testo: Enzo Tempestini // foto C. Cabrini – E. Tempestini

Questa è l'immagine che gli avversari di Jeffrey Herlings sono abituati a vedere, da dietro e in una nuvola di polvere o sabbia. L'olandese è troppo forte per tutti.

Abbiamo detto di tutto e di più sul "conto" di Jeffrey Herlings. Solo i numeri ci fanno effettivamente cambiare i conti a ogni gara, aggiornando il totale delle vittorie, e solo i conti lo separano dal titolo iridato. In quanto a prestazioni, l'olandese è praticamente imbattibile. In questo periodo corre ancora con una micro frattura a un tallone che a volte ne limita le performance (..e per fortuna…). JH84 aspetta solo di vedere il traguardo "matematico" della sua terza affermazione nel mondiale. Ha vinto 12 GP su 12 e 23 manche su 24, battuto una sola volta da Ferrandis (gara 1, Arco di Trento). Niente altro da aggiungere. Il francese poteva e anzi, doveva impensierirlo per la lotta al titolo, ma dopo l'infortunio in Thailandia ha saltato quattro GP e perso ipoteticamente 100 punti e per Ferrandis è sfumata la grande occasione prima di volare negli States. Secondo in campionato è lo svizzero Jeremy Seewer che è migliorato parecchio dall'ultima stagione ma che manca ancora di una buona manciata di gas per impensierire Herlings. A inseguirlo, per la conquista del titolo di vice campione, trova il compagno di squadra di Herlings, Pauls Jonass. Dopo la scorsa stagione, anche da lui ci si aspettava qualcosa di più e invece il pilota proveniente dalla Lettonia è rimasto ancora un po' troppo "acerbo" e ha commesso parecchie sbavature che gli sono costate tanto in termini di punteggio. Immediatamente a ridosso della zona medaglie un nome nuovo si è definitivamente affacciato alla ribalta che conta: Benoit Paturel. Prodotto dell'inesauribile vivaio francese, il ventiduenne (12 luglio 1994) che per il secondo anno è impegnato in pianta stabile nel mondiale MX2, è fermamente intenzionato a migliorare il nono posto assoluto conquistato la scorsa stagione. A seguire, in quarta posizione, troviamo Aleksandr Tonkov. Il russo, al suo ultimo anno in MX2 (è nato nel 1993) si è preso

qualche bella soddisfazione (podio in Thailandia e Argentina) ma è sembrato un po' troppo poco, per uno che nel campionato del mondo è impegnato da sei stagioni. Per i colori italiani, si affaccia nella top ten della classifica di campionato (nono dopo la gara di Mantova) Samuele Bernardini. Il toscano è partito forte in questa stagione dando sfoggio di grande velocità ma anche di preparazione fisica non eccezionale. Negli ultimi due GP ha segnato il passo e soprattutto in Italia ha pagato caro il conto con la condizione fisica quando in gara 2 ha dovuto ricorrere a un "pit stop" in piena corsa per idratarsi. Sempre rimanendo in "casa Italia", Michele Cervellin ha fatto vedere cose buone in questa sua prima stagione quasi full time nel mondiale. Quasi, perché ha saltato le gare di Qatar, Thailandia, Argentina e Messico e nonostante questo handicap si trova in diciassettesima posizione nella generale con oltre cento punti conquistati. Poco ha fatto Ivo Monticelli. Poco perché ha saltato sette GP per infortunio (caduto in Sardegna a inizio stagione mentre si allenava con il 450 sulla sabbia) e poco perché una volta rientrato non è riuscito a fare quello che ci si aspettava. Il livello della MX2 non è stratosferico (Herlings a parte) e questi ragazzi potrebbero e dovrebbero veramente fare di più. Bernardini che, tenuta fisica da rivedere, ha la stazza del pilota MXGP, dovrà passare alla categoria superiore nel 2019 (è del 1995), Ivo Monticelli (1994) invece, affronterà il salto di categoria nella stagione 2018 e quindi gli rimane solo la prossima stagione per ambire a un risultato di prestigio che comunque, crediamo ancora ampiamente alla sua portata. La speranza azzurra al momento, risponde al nome di Michele Cervellin. Il veneto, classe 1996 (nato a Valdagno (VI) il 5 luglio) ha ancora tre stagioni oltre quella in corso per gareggiare negli under 23 e da quello che abbiamo potuto vedere fino a oggi, pro-

Jeffrey Herlings che sembra uscire da un tunnel sotterraneo. Questo è il suo modo di guidare una 250 4t. Gli altri, fanno un altro sport.

Jeremy Seewer. Lo svizzero sta facendo molto e infatti è secondo in campionato. A Mantova però è incappato in una giornata poco fortunata ed è rimasto lontano dal podio (settimo a fine giornata).

Pauls Jonass, ottimo terzo in campionato ma la medaglia d'argento è alla sua portata.

babilmente qualche bella soddisfazione potrà darcela. Il prossimo anno saliranno in MXGP i piloti del 1993 tra i quali Tonkov e Anstie, emigrerà in USA Dylan Ferrandis e se le regole non cambieranno, Jeffrey Herlings sarà costretto al "salto" in caso di vittoria del terzo titolo iridato. Una MX2 che dovrebbe ricominciare a "parlare" italiano a breve, come lo faceva la 125 qualche anno fa.

Dylan Ferrandis, effettivamente è la seconda forza in campo ma i quattro GP saltati per infortunio lo tengono al momento lontano dal podio virtuale di campionato.

Benoit Paturel. Il francese si sta mettendo in mostra al suo secondo anno di MX2. È giovane e potrebbe arrivare a togliersi grandi soddisfazioni in una classe che, Herlings a parte, non sembra impossibile da conquistare.

Samuele Bernardini si guarda alle spalle. Il “Berna” dovrebbe invece tirare dritto per la sua strada e cercare quei risultati che ha dimostrato di poter ottenere.

Ivo Monticelli. Il pilota marchigiano stenta a prendere il ritmo dopo la lunga assenza per infortunio. Ivo nel 2016 è entrato “in gioco” al GP #8.

Lo stile non gli manca, la grinta nemmeno e l’età, è dalla sua parte. Michele Cervellin ha tutte le carte in regola per mettersi in evidenza nella MX2 del prossimo futuro.

Spettacolare, come sempre, “Sasha” Tonkov. Il russo alterna prestazioni lodevoli ad altre nettamente inferiori. Il passaggio alla MXGP è imminente e dovrà darsi da fare per combattere con i mostri della classe maggiore.

Tim Gajser

Il “Rookie” 2016 non sbaglia un colpo. Tim ha inanellato una serie di vittorie impressionante (sette GP su dodici) e il distacco in classifica che ha sul secondo parla chiaro. Dobbiamo solo attendere che anche la matematica dia ragione al ragazzo sloveno, consegnandogli ufficialmente la corona iridata della classe regina per il 2016. Impressionante.

Antonio Cairoli

Velocità, fango, gloria e tanto, ma tanto cuore. TC222 ha messo in mostra di che “pasta” è fatto. Gli otto titoli, i quasi trentuno anni i tanti acciacchi, passano in secondo piano quando Tony c’è. A Mantova ha dimostrato di essere ancora uno degli uomini più veloci al mondo in sella a una moto da cross, deve solo ritrovare una condizione fisica che gli permetta di esprimersi al meglio e allora ne rivedremo delle belle. Inaffondabile.

Romain Febvre

Il campione in carica sarà costretto ad abdicare per un infortunio, ma ha sempre lottato come un leone contrastando Gajser e Cairoli in tutte le occasioni possibili. Rispetto allo scorso anno ha pagato caro qualche errore di troppo (Argentina, Lettonia, Germania, Spagna) ma fino al GP d’Inghilterra era in lotta per la tabella rossa a suon di risultati e rimonte. Sfortunato.

Maximilian Nagl

Il tedesco è partito in “sordina” con un programma di preparazione fisica completamente diverso da quello dello scorso anno che lo aveva visto primeggiare a inizio stagione. In Spagna, due volte secondo, sembrava veramente intenzionato a portarsi al vertice nelle gare successive ma il suo piano è stato “demolito” da un Gajser inattaccabile e da troppe sbavature. Discontinuo.

Evgeny Bobryshev

Sempre costante, a punti in tutte le manche disputate fino a ora, qualche acuto (podio in Qatar) e pochi errori, questo in sintesi il campionato di "Bobby" che, come seconda guida HRC ha dato parecchie soddisfazioni al Team ufficiale Honda e punta alla zona medaglia di fine campionato. Determinato.

Jeremy Van Horebeek

A inizio stagione, memore degli errori commessi nel 2015 aveva promesso di volersi riprendere le posizioni di vertice come fatto nella stagione che lo ha visto vice campione del mondo (2014) ma per il momento, il suo piano non sta andando a buon fine. Due terzi posti di manche (Valkenswaard, Kegums) sono i suoi migliori risultati. Deve recuperarsi.

Clemente Desalle

Passato in sella alla Kawasaki e dopo l'infortunio di inizio stagione nella gara pre mondiale in Francia, il "Panda" ha recuperato ma ancora non al 100% la sua grinta e soprattutto la sua velocità. Un difficile adattamento alla nuova moto sembra aver contribuito alla causa ma nell'ultima gara è apparso rinfrancato tornando a podio (terzo). Ci crede ancora.

Alessandro Lupino

Il viterbese non "ingrana". Dopo l'inizio di stagione difficoltoso per il recupero dovuto all'intervento alla spalla, una brutta "musata" in Messico gli è costata la frattura del setto nasale con conseguente intervento chirurgico. Tutte cause che di certo non lo hanno aiutato per raggiungere i risultati che merita (la top ten), in una cilindrata difficile, ma non impossibile per uno che guida come lui sa fare. Rimandato.

Jeffrey Herlings

Oramai c'è poco da dire sulla superiorità di Jeffrey all'interno di una categoria che inizia a stargli "stretta". L'olandese ha dichiarato che anche in caso di vittoria matematica prima del termine regolare della stagione 2016, rimarrà in sella alla MX2 fino all'ultimo GP previsto in USA a settembre. Convinto.

Jeremy Seewer

Merita una quotazione alta lo svizzero che in questa stagione ha dimostrato di essere cresciuto parecchio a tutti i livelli. La "cura" Everts sembra abbia sortito molti effetti e se continua cosi, Jeremy potrebbe essere un uomo vincente per il prossimo futuro. Maturo.

Benoit Paturel

È francese e ultimamente, nel motocross, questo è sinonimo di successo. Seguito dai vertici federali da oramai qualche anno, Benoit sta mettendo a frutto le esperienze acquisite e rispetta quello che sembra essere un vero e proprio programma di attacco al vertice. Lungimirante.

Dylan Ferrandis

Confidava in una stagione da protagonista per congedarsi dall'Europa in maniera ottimale. Si è infortunato troppo presto (GP#02 in Thailandia) per capire se poteva realmente contrastare Herlings per il titolo. Ora lo aspetta il trasferimento in America per il suo prossimo futuro. Mancherà.

Michele Cervellin

Abbiamo fiducia in lui. I risultati raccolti al momento sono incoraggianti anche se Michele è ancora un po' troppo "acerbo" e sbaglia, soprattutto per la voglia di fare sempre di più. Errori che di certo lo aiuteranno a crescere nelle prossime gare in vista di un 2017 da probabile protagonista della categoria. Speranza tricolore.

Pauls Jonass

Va forte, non ci sono dubbi, ma commette errori e sbavature quando dovrebbe rimanere concentrato e raccogliere il massimo dalle sue prestazioni. Jonass è un talento e non lo scopriamo di certo oggi ma a volte vuole strafare e "si perde". Smanioso.

Samuele Bernardini

Poteva ambire a un giudizio migliore ma il "Berna" nelle ultime due gare ha commesso errori e accusato cali fisici e nonostante le belle prestazioni di inizio campionato c'è di che preoccuparsi. È veloce (suo il giro più rapido in gara 1 al GP del Trentino) ma non "regge" alla distanza. Svigorito.

Ivo Monticelli

Doveva e poteva essere la stagione della consacrazione in MX2 per il pilota di Filottrano (AN) ma cosi non è stato. Saltare sette GP per infortunio di certo non lo ha aiutato ma dopo tre gare discrete (Arco, Talavera, Sain Jean) ha raccolto quattro "zero" in Inghilterra e Italia. Qualche problema tecnico e una caduta in prova lo hanno condizionato a Matterley Basin mentre a Mantova è caduto in gara 1 ed è stato costretto all'abbandono per rottura della catena nella seconda manche. Anche sfortunato.

EtheN

EtheN
YAMAHA
PONT GRUP
SHAD
YAMALUBE
MADE
IN
ITALY
www.ethen.eu

MXGP-TV.com
8 OCTOBER
VELTINS-Arena, Germany
MONSTER ENERGY
SMX
FIAT PROFESSIONAL
67
111
423
44

Sorpre-rosa

Kiara Fontanesi abdica, Livia Lancelot vicina al secondo titolo, Duncan, sfortunata

Testo e foto: Enzo Tempestini

Stilisticamente impeccabile, Livia Lancelot ha recuperato velocità e costanza di risultati in questa stagione 2016 e la sua leadership della classifica generale ne è la testimonianza tangibile.

Il mondiale al femminile del 2016, verrà ricordato come quello dei colpi di scena e delle sfortune. Dopo il round che è andato in scena sul “Tazio Nuvolari” di Mantova, (quinta prova di sette) mancano solo i conti matematici o quasi, per assegnare la corona iridata di questa stagione. A inizio stagione tutti si aspettavano una replica delle ultime quattro edizioni con Kiara Fontanesi a spadroneggiare, per conquistare la “cinquina” di titoli e invece non è stato cosi. Dopo sette stagioni in sella alle blu Yamaha (quattro titoli iridati) la parmense ha deciso di cambiare colore e si è presentata al via della prima prova in Qatar, in sella alla Honda Crf250. Sembrava facile per lei l’adattamento sul nuovo mezzo meccanico e invece ha sofferto più del dovuto questo cambiamento. Kiara ha commesso troppe sbavature, a volte anche inspiegabili (vedi caduta in Qatar) e le sue avversarie ne hanno approfittato immediatamente. La “new entry” Courtney Duncan, proveniente dalla Nuova Zelanda e sotto la “cura” del più noto Joshua Coppins, si è presentata con una doppia vittoria che ha lasciato di stucco “Fontanesi & C.”. L’unica sembrata in grado di poterla contrastare è stata Livia Lancelot che, dopo due GP, era riuscita a mantenersi attaccata alla coda della rivale contenendo il distacco in sette punti, dopo quattro manche disputate. Ma la vera svolta del campionato è avvenuta in Germania al round #3. Premesso che Livia Lancelot era lanciata in un crescendo che l’aveva portare a insidiare la Duncan da vicino, la neozelandese è stata sfortunata protagonista di un episodio a dir poco assurdo. In gara 1, il sabato, poco dopo aver conquistato la leadership della manche, nell’affrontare un salto ha toccato il braccio di una fotografa posizionata in maniera non corretta in un punto molto “delicato” del tracciato di Teutschenthal, cadendo pesantemente a terra. Purtroppo per lei, risultato andato alle “ortiche”, con la manche conclusa al dodicesimo posto, ma soprattutto,

rimediando un infortunio che l'ha costretta a ritornare immediatamente nell'amata patria, dall'altra parte del mondo. Un episodio che non ha avuto nulla a che vedere con le condizioni di rischio che normalmente si presentano ogni volta che si scende in gara ma che, di certo, ha condizionato la stagione per la sfortunata Courtney. Un infortunio che, questa volta, ci permettiamo di dire che "non fa parte del gioco" ma che ha dato la possibilità alle sue avversarie di ricominciare a sperare nella conquista del titolo mondiale. Prima fra tutte Livia Lancelot ,che da quel momento (doppia vittoria in Germania) ha ripreso confidenza con la tabella rossa di leader del campionato. Una tabella che ancora oggi, dopo il GP #5 e quando ne mancano soltanto due alla fine, si porta addosso e tiene ben stretta dall'alto dei 24 punti di vantaggio che ha sull'olandese Nancy Van de Ven. La "tulipana" si è data molto da fare per contrastare la francese e proprio nel GP in Francia (quarta prova) è andata a prendersi una meritata vittoria che l'aveva fatta avvicinare alla Lancelot a quota -7 punti. Ma è a Mantova che molto probabilmente si sono definiti i ruoli di questo campionato dove, proprio la Van de Ven è stata sfortunata protagonista di un ritiro per noie meccaniche in gara 1. Da questa situazione ne ha tratto vantaggio Livia Lancelot, che si è portata a casa il secondo posto nel GP ma che a casa ha fatto i conti e ora può gestire 24 lunghezze di vantaggio. In Italia è tornata alla vittoria Kiara Fontanesi. Anche se ancora non sembra proprio a suo agio sulla nuova moto, questa volta, la quattro volte campionessa del mondo ha cercato la vittoria con tutte le forze e dopo aver dominato gara 1, nella seconda manche (domenica) ha dato sfoggio della sua velocità andando a recuperare terreno dopo un via non ottimale, fino alla terza posizione, che gli è bastata per salire sul gradino più alto del podio.

Nancy Van de Ven recrimina contro la sfortuna che le ha tolto un risultato utile in gara 1 a Mantova e al momento si vede costretta ad attaccare la Lancelot nei prossimi due GP.

Solita grinta per Kiara Fontanesi, da questa stagione in sella alla Honda. A due GP dal termine, solo la matematica tiene ancora in gioco la campionessa in carica per la riconferma del titolo iridato.

Kiara al momento occupa la quinta posizione nella classifica generale distanziata di sessantanove punti quando ce ne sono in palio ancora cento. Per i colori italiani è ritornata a gareggiare a ottimi livelli dopo un infortunio Francesca Nocera che ha chiuso il GP in quinta posizione. Anche per Giorgia Giudici, rientro in gara dopo un infortunio: quattro punti e ventitreesima posizione assoluta per lei a fine gara. Ventiseiesima, Floriana Parrini che ha portato a casa un punto in gara 2. Non sono riuscite a chiudere il GP nelle prime venti posizioni di manche le altre italiane in gara, Radha Quas, Alessia Sebastiani, Adele Innocenzi e Erica Lago.

SHOEI
100%
423
ORTEMA
BRIDGESTONE
SUZUKI
MOTUL
T.WENTY
mxgp Women

Larissa Papenmeier è tornata sul podio del mondiale femminile dopo un lungo digiuno. A Mantova ha chiuso al terzo posto.

ROMONTA
GTS
SPEDITION & TRANSPORT
JAHNKE
FSP
ALTHERM
YAMAHA
CRC
VERTEX
VERTEX

Courtney Duncan in azione al GP di Germania prima del rocambolesco incidente che gli è costato un infortunio e molto probabilmente il titolo iridato.

MX Line
www.mxline.it
Off Road
Jersey

ABBIGLIAMENTO PERSONALIZZATO

GARA & DOPOGARA

100% PRODOTTO E REALIZZATO IN ITALIA

Sempre più italiano.

Al "San Pacifico" è andato in scena il quarto atto del torneo tricolore che fa sempre più parlare di... motocross.

Testo: E. Tempestini // foto: PG Casavecchia - P. Preni - R. Visigalli - C. Cabrini // pagelle: PG Casavecchia

David Philippaerts (19) è uno dei nuovi valori aggiunti al campionato 2016. Al momento guida la classifica generale su Alessandro Lupino (77) campione in carica.

Nicola Recchia. Passato in sella alla MX1, il veneto si sta togliendo belle soddisfazioni e potrebbe essere in lotta per il titolo fino a fine campionato.

Petr Irt partecipa a tutto l'italiano con il Team CDP Cortenova e al momento si trova in quarta posizione nella classifica generale.

Campionato Italiano, quello vero. Dove si respira motocross, dove si mangia motocross, dove il motocross è di casa e da dove il motocross lo portano a casa (in TV). Quattro delle sette prove previste nel calendario 2016 sono andate già in archivio ma questo challenge, rinnovato, consolidato e seguito, non smette di far parlare di se. Dopo anni di assoluto silenzio, durante i quali l'interesse di questo campionato era praticamente sceso a livello sottozero, con il nuovo corso dettato dal nuovo promoter, è cambiata la musica e soprattutto sono cambiati i "suonatori". Nelle ultime due edizioni, la "direzione d'orchestra" ha scritto un nuovo arrangiamento mettendo all'interno dello spartito la nuova "nota" della produzione televisiva che è risultato il "Do maggiore" e che ha fatto veramente la differenza. Altra nota positiva "2016", l'inserimento (da parte di F.M.I.) di un montepremi elargito al termine di ogni gara: bellissimo acuto. Con queste premesse, sono arrivati anche i "suonatori", e quelli buoni. Nel 2015 sono stati campioni Ivo Monticelli (MX2) e Alessandro Lupino (MX1) due piloti che da anni partecipano al campionato del mondo e che hanno anche rappresentato l'Italia al Motocross delle Nazioni. Erano anni che piloti di livello mondiale non partecipavano a tutto il campionato e questo è stato l'inizio del nuovo corso. In questa stagione, oltre ai due campioni in carica, anche altri nomi importanti di quelli che "suonano bene" si sono schierati al via. David Philippaerts su tutti, seguito da Davide Guarneri, Jose Butron, Rui Goncalves, Peter Irt, Michele Cervellin, Samuele Bernardini e tanti altri. Il risultato di questo "medley" è chiaro oramai a tutti e infatti, basta guardare il paddock durante i due giorni di gara per capire che finalmente il livello di questo Campionato Italiano è pari se non superiore al nome che porta. Un

Stefano Pezzuto è andato sempre a punti in tutte le manche di campionato in un crescendo di risultati che lo ha portato nella "top five".

livello che potrebbe anche migliorare ulteriormente dato l'impegno da parte di tutte le parti in causa. Finalmente, c'è stata anche una selezione dei tracciati adeguata con sei impianti su sette che hanno ospitato negli anni molteplici edizioni del GP d'Italia e non solo. Una selezione che ha portato gli organizzatori locali a impegnarsi al massimo con il risultato (fino a oggi) di aver trovato strutture preparate e che hanno messo in campo, soprattutto, tanta buona volontà e voglia di crescere. Ma la vera "musica", quella nuova è stata scritta dalla messa in onda dell'intero campionato sui canali TV e in streaming. Inutile nascondersi, la televisione fa la differenza e anche tanta. Mai prima del 2015 era stato trasmesso tutto questo motocross sui canali nazionali e in termini di "ore", il Campionato Italiano sta oltrepassando numeri che solitamente vengono dedicati a sport molto più blasonati (o presunti tali). Da qui è partito il claim "vi portiamo il motocross a casa" e il motocross, sta veramente entrando nelle case di tanti italiani che prima nemmeno lo conoscevano.

Costanza di risultati e ottime partenze permettono a Marco Maddii (153), campione Europeo 300, di raggiungere sempre ottimi risultati anche in sella alla 450.

Cristian Beggi, passato tra le fila della F.M.I. come istruttore federale sempre presente e sempre veloce in MX1.

Riccardo Righi ha compromesso la quinta posizione in campionato con una gara da dimenticare a San Severino Marche.

Lo scorso anno viaggiava nelle prime posizioni della MX1 ma in questa stagione, Giovanni Bertuccelli non è ancora riuscito ad esprimere il potenziale dimostrato nel 2015.

Pierfilippo “Pippo” Bertuzzo, dopo un inizio di stagione al di sotto delle sue aspettative, nella quarta prova di San Severino si è rivisto nelle posizioni di testa della MX1.

Ivo Monticelli è rientrato in gara nel campionato italiano a Mantova ma in sella alla 450 e non con la MX2, categoria nella quale si è imposto lo scorso anno. Per Ivo soltanto un allenamento in vista delle prove del campionato del mondo.

A Mantova ha dominato le tre manche alle quali ha preso il via. Il portoghese Rui Goncalves ha dimostrato di essere sulla via del pieno recupero.

Davide Bertugli è il capoclassifica della MX1 over 21.

Rocco Frignani occupa la seconda posizione nella over 21-MX1www

Simone Tabone è la terza forza nel campionato over 21-MX1

Jimmy De Nicola porta la tabella rossa di leader di campionato per quanto riguarda la classifica riservata alla under 21-MX1

Leobruno Di Biase occupa il secondo posto nella over 21-MX1

Thomas Marini, in sella alla Husqvarna 2t 300, è al momento in terza posizione nella over 21-MX1

841
747
95
441

Michele Cervellin, nonostante qualche errore di troppo continua nella sua ascesa verso il titolo di campione italiano MX2. A San Severino, per la seconda volta dopo Mantova si è ribaltato “alla Villopoto” ma è riuscito ugualmente a vincere la manche anche con la moto in disordine

Simone Zecchina è secondo in campionato anche se a Maggiora si era dovuto arrendere a un infortunio che lo aveva costretto al ritiro fin dalla prima manche

Simone Furlotti. Anche per lui, come Zecchina, “zero” punti a Maggiora ma nonostante la battuta a vuoto è terzo in campionato.

Quarto posto in classifica generale per Davide Bonini che ha sofferto un inizio di stagione al di sotto del suo reale potenziale ma è sembrato in ripresa.

Dawid Ciucci è il leader della classifica di campionato riservata alla over 21 – MX2

Giuseppe Tropepe (223) qui impegnato a contrastare Cervellin a Mantova, è riuscito a vincere la prima manche proprio al “Tazio Nuvolari” ma nella seconda gara e nella supercampione si è “perso”. Assente a San Severino per infortunio è scivolato in quinta posizione assoluta.

Dopo il cambio di casacca “in corsa” Nicholas Lapucci sembra essere ritornato a guidare come ci aveva fatto vedere nella prima prova di Castiglione del Lago.

Francesco Ciola, è il principale avversario per Ciucci, verso la conquista del titolo over 21 – MX2

Luca Mangiarini, occupa la terza posizione nella over 21 – MX2

Morgan Lesiardo, al debutto nella MX2, è il leader di campionato della under 21 – MX2

Alle spalle di Lesiardo, il quindicenne Alberto Forato, è secondo in campionato over 21 – MX2

Michael Mantovani, terzo nella classifica riservata alla over 21 – MX2

Nicola Recchia

La vera rivelazione della MX1, al primo anno nella cilindrata maggiore ha trovato un ottima alchimia sia con il nuovo team che con la moto e dopo un inizio timido si è ormai insediato dietro ai big. Gli manca ancora un piccolo gradino da salire per giocarsi le vittorie di manche, vediamo se ci riuscirà entro la fine del campionato. Da tenere d'occhio.

Gli stranieri

Purtroppo sia Butron a Maggiora che Goncalves a Mantova hanno messo a nudo il livello dei nostri. Lo spagnolo pur quasi dominando (solo Lupino gli ha messo le ruote davanti in gara due) ha subito la penalizzazione della fonometrica. Il portoghese ha sbaragliato la concorrenza a Mantova trionfando in tutte e tre le manche. E non parliamo di due top rider del mondialcross.

David Philippaerts

La sua presenza ha dato ancora più lustro a questo campionato, anche se i tanti infortuni e la carta d'identità lo hanno reso più umano alla concorrenza. Guida il campionato come da copione ma la sua supremazia non è così netta come dice la classifica. Vediamo se riuscirà a portare a casa questo tricolore. Sempre e comunque il nostro guerriero.

Stefano Pezzuto

Anche lui al debutto nella classe maggiore. Anche senza incantare ha messo insieme tanti buoni piazzamenti che lo hanno portato al quinto posto nella generale. Farà sicuramente parte del ricambio generazionale della cilindrata, anche se c'è ancora molto da lavorare. Vediamo come riuscirà a chiudere il campionato.

Thomas Marini

Il sammarinese con la sua 2T sta disputando un bel campionato, se non fosse per la caduta di Mantova sarebbe in testa a due campionati, infatti guida la 300, mentre nell'under 21 è a pochi punti dalla vetta. La cilindrata maggiore gli calza sicuramente meglio, la conquista di due allori sarebbe la giusta conclusione di un'ottima annata. Ce la farà?

Alessandro Lupino

Il campione in carica è in difficoltà, la presenza di altri piloti di un certo calibro ha reso difficoltoso il suo cammino. Le molte partenze sbagliate e uno zero pesante a Mantova hanno fatto il resto. Ha ancora tempo per riconfermarsi ma dovrà tirar fuori il meglio da se stesso. Ci aspettiamo un gran finale da lui.

Giovanni Bertuccelli

Poteva ambire a un giudizio migliore ma il "Berna" nelle ultime due gare ha commesso errori e accusato cali fisici e nonostante le belle prestazioni di inizio campionato c'è di che preoccuparsi. È veloce (suo il giro più rapido in gara 1 al GP del Trentino) ma non "regge" alla distanza. Svigorito.

Cristian Beggi
Pippo Bertuzzo

Due dei protagonisti delle scorse annate stanno attraversando un momento difficile, forse l'arrivo di forze nuove li ha colti di sorpresa. Fatto sta, che il loro campionato vive di qualche fiammata e di tanto anonimato. Riusciranno a ribaltare la situazione?

PIONEERING SINCE 1903

PER ESSERE UN GRANDE SPINGITI OLTRE

Il legame tra uomo e mezzo trova il suo responso finale solo in pista. Motocross, sport fatto di estremi, che richiede coraggio e determinazione eccezionali per vincere le sfide che ogni pilota deve affrontare. L'evoluzione della gamma Husqvarna motocross 2017 rappresenta un innovativo equilibrio tra agilità, potenza, fruibilità e design. Per darti fiducia e accompagnarti nel tuo viaggio alla ricerca della grandezza.

Senza **rivali**

Il tedesco Ken Roczen padrone del National americano. Dungey si è "arreso" al round #3.

Testo: redazione XL Motocross // foto: © Simon Cudby Husqvarna Media Library // suzuki-racing.com // © Red Bull Media House // Ryan Swanberg/Monster Energy // hondaracingcorporation.com // © Simon Cudby KTM Media Library // StarRacingYamaha.com

Ken Roczen sembra avviato verso un successo difficilmente contrastabile dagli altri piloti in lizza dopo il forzato ritiro del campione in carica Ryan Dungey.

Finito il supercross, giusto il tempo di modificare gli assetti delle moto e il "national made in USA" è entrato nel vivo. In sei settimane si sono svolte cinque delle dodici prove previste per questa stagione e per quanto riguarda la classe maggiore, la 450, i giochi sembrano fatti. Anche se è presto per dirlo, visto l'infortunio che tiene lontano dalle competizioni Ryan Dungey, il tedesco oramai quasi naturalizzato americano, Ken Roczen, sta facendo il vuoto alle sue spalle. Dungey è caduto mentre era in lotta per il comando al primo giro di gara 2 della terza prova di Thunder Valley. Ryan era riuscito a ripartire effettuando anche una grande rimonta (da 19 ° a 4 °) ma i controlli medici effettuati dopo la gara, hanno evidenziato una piccola frattura alla vertebra C6 e il campione in carica dovrà rimanere fermo per un minimo di 6-8 settimane prima di ritornare ad allenarsi con la conseguenza di aver detto addio alla possibilità di riconfermarsi campione anche per il 2106. Per Roczen invece, al momento parlano i numeri: dieci manche disputate, nove vittorie e un quarto posto, la dicono lunga su come KR94 stia dominando la stagione outdoor. Troppo forte lui o troppo "fiacchi" gli altri? Una domanda che difficilmente trova risposta e sarà soltanto il tempo a dire se la "banda" Tomac & C. sarà in grado di contrastare la marcia del teutonico almeno in

Eli Tomac non riesce ancora a brillare in sella alla Kawasaki.

Cole Seely è terzo in campionato ma non ha mai lottato per le posizioni di vertice fino a questo momento.

Ryan Dungey in azione durante le prime gare. Il suo forfait a causa dell'infortunio alla schiena ha tolto interesse al campionato e la tabella numero 1 è destinata a cambiare "padrone" a fine campionato.

qualche occasione. Per il momento Roczen guida la classifica assoluta con 46 punti di vantaggio proprio su Eli Tomac e ben 92 su Cole Seely. Quarto è Marvin Musquin a oltre cento punti di distacco (107) che in occasione della prova di High Point è riuscito per la prima volta in carriera a salire sul podio della serie outdoor americana della 450 (terzo). Nella 250 guida il campionato Joey Savatgy. Ottimo il ruolino di marcia del campione del mondo junior 2011 anche se nel round #2 di Glen Helen ha accusato una mezza battuta a vuoto e comunque comanda la classifica generale con un leggero margine di vantaggio (12 p.) su Cooper Webb. Leggermente più distanziato Jeremy Martin seguito dal fratello Alex Martin. In quinta posizione una vecchia conoscenza del mondiale motocross, Zach Osborne.

Marvin Musquin

Broc Tikle

Blake Bagget

Joey Savatgy è “tabella rossa” nella classe 250.

Cooper Webb vuole confermarsi al vertice della 250 e incalza da vicino il capo classifica Savatgy.

Jeremy Martin

Alex Martin

Zach Osborne

MX Line
www.mxline.it
Off Road Jersey

ABBIGLIAMENTO PERSONALIZZATO GARA & DOPOGARA

100% PRODOTTO E REALIZZATO IN ITALIA

GOPRO PRESENTA MOBILE CREATIVE SUITE GRAZIE ALLE NUOVE APP QUIK™ E SPLICE

Le innovative applicazioni rendono la postproduzione video su dispositivi mobile ancora più semplice

GoPro, Inc. a febbraio 2016 ha annunciato l'acquisizione di due applicazioni, Replay e Splice, per offrire soluzioni di editing video su dispositivi mobile sempre più potenti e all'avanguardia.
GoPro è oggi orgogliosa di presentare la nuova offerta creativa Quik™ per smartphone e tablet e Splice, che si fondono così nel mondo GoPro. Quik™ rappresenta il modo più facile, veloce e intuitivo di creare video spettacolari dalla GoPro o da smartphone, mentre Splice, potente software per la postproduzione video sul desktop, è stato ottimizzato per funzionare anche su dispositivi come cellulari o tablet. Quik™ e Splice consentono anche ai videomaker meno esperti di editare filmati come dei veri professionisti. In pochi secondi sarà possibile trasformare foto e clip in incredibili video editati e di sincronizzare le immagini con la Colonna Sonora selezionata su Quik™. Il software è infatti in grado di analizzare automaticamente il video, trovare i momenti migliori dove aggiungere incredibili transizioni ed effetti, e sincronizzare le immagini con il ritmo della musica. L'utente potrà scegliere tra ben 28 stili di layout di editing differenti, ognuno con filtri, transizioni, grafiche e font originali. Sarà inoltre possibile personalizzare ulteriormente il proprio video con l'aggiunta di testi di accompagnamento o emoticons. Qualsiasi colonna sonora venga selezionata - dalla libreria del software o dalla propria libreria personale - Quik™ è in grado di sincronizzare le immagini a ritmo di musica creando un video davvero unico.

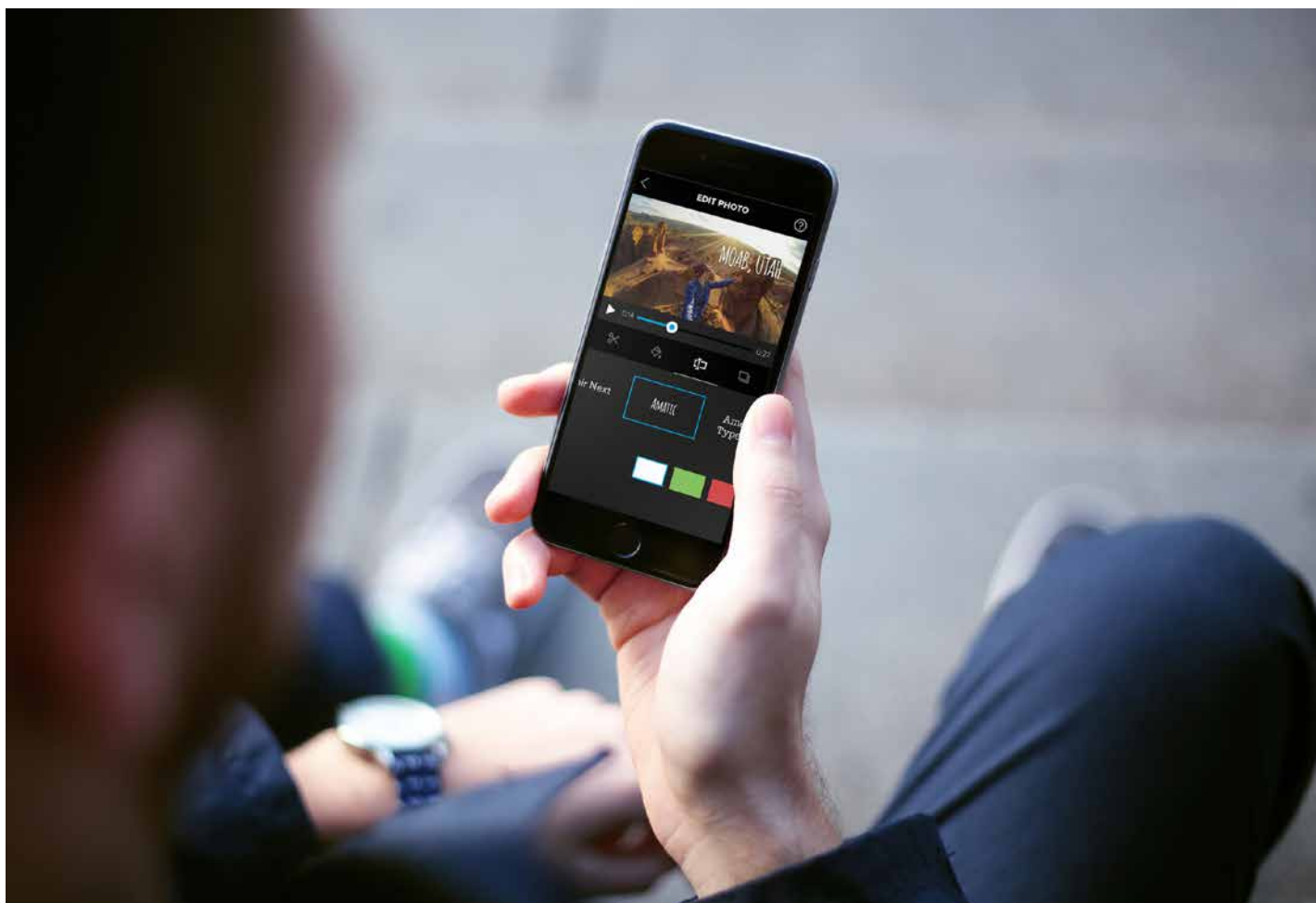
Quik™ è oggi disponibile per IOS® e Android™ tramite Google Play – adesso completamente gratuito, senza necessità di acquistare un' app.

Per maggiori informazioni visitare www.gopro.com o i canali GoPro suYouTube,Twitter,Facebook,Pinterest or LinkedIn.

Per un livello di editing ancora più personalizzato, Splice rappresenta modo più semplice per trasformare in pochi minuti video GoPro o iPhc in una clip dallo stile professionale. Splice ha tutte le caratteristiche c un programma di video editing professionale e ha il vantaggio di esse sempre a portata di mano. Consente di scegliere lo stile delle transizioni, tagliare le clip, aggiungere filtri, mostrare un frammento epico in slow motion e molto altro ancora. Splice permette anche di inserire immagini e foto statiche all'interno del video aggiungendo effetti stile documentario, scritte e nuove slide con titoli. Non solo le immagini de video saranno stupende, ma anche dal punto di vista della colonna so ra le clip non avranno eguali. Splice offre numerose tracce audio liber da diritti, ma consente anche di utilizzare canzoni della propria libreri iTunes. Una volta inserita la traccia audio sarà possibile modificarne i volume e aggiungere divertenti effetti sonori o anche registrare un file audio ad hoc e inserirlo nell'editing.
Il video editato con Splice potrà essere condiviso direttamente su Instagram, Facebook, altri canali social oppure potrà essere salvato s proprio smartphone.

Splice è disponibile gratuitamente per iPhone e iPad su iTunes.

Splice | Mobile

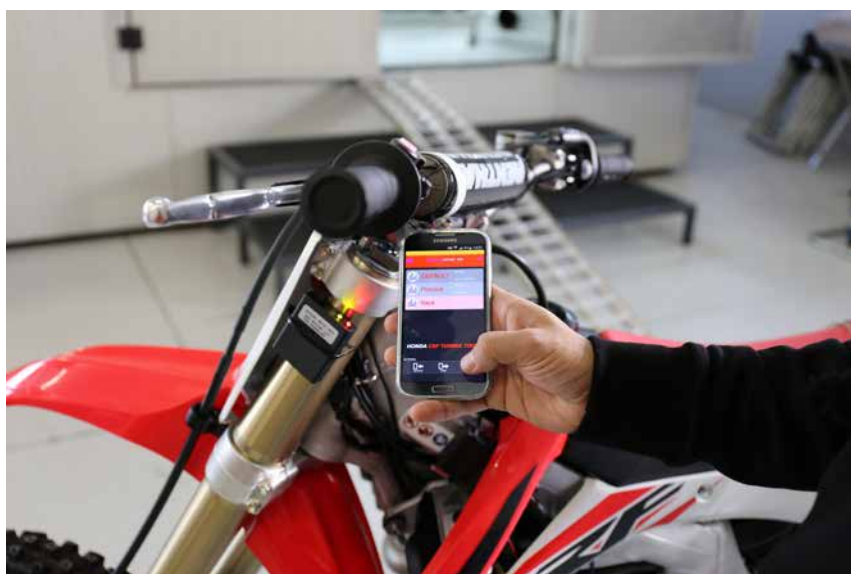
POWERFUL EDITS MADE SIMPLE.

KTM SX MY17: GARANZIA ESTESA A 6 MESI!

A pochi giorni dall'inizio della commercializzazione dei nuovi modelli 2017, KTM comunica l'estensione della garanzia di fabbrica a 6 mesi sulle motociclette della famiglia SX. Le nuove "armi totali" di Mattighofen, vincenti nell'AMA Supercross come nella MX2 e nella MXGP, godranno quindi di un periodo più ampio di garanzia (lo standard è 1 mese) a dimostrazione della bontà del prodotto. Saranno così felici i migliaia di Clienti e Piloti di tutto il mondo che hanno scelto le moto Made in Austria per competere a tutti i livelli o semplicemente per divertirsi. I recenti successi di Ryan Dungey, vincitore per il secondo anno consecutivo dell'AMA 450 Supercross World Championpnship, come le impressionanti vittorie di Jeffrey Herlings in MX2 e il ritorno del grande Tony Cairoli in MXGP sono uno specchio del grandissimo lavoro delll'R&D, del Motosport e di tutta l'Azienda per realizzare prodotti al top per prestazioni e affidabilità. Su tutto questo possono contare anche i Clienti, che potranno ritrovare nelle SX MY17 le migliaia di ore di sviluppo realizzato da KTM in Europa come negli Stati Uniti. L'estensione di garanzia verrà applicata ai seguenti modelli a 2 e 4 tempi: 125 SX, 150 SX, 250 SX, 250 SX-F, 350 SX-F e 450 SX-F.

Per ulteriori informazioni non resta che contattare la rete dei concessionati KTM su KTM dealer.

www.ktm.com media.ktm.com

WIFI-COM2: PURA TECNOLOGIA NATA DALLA COLLABORAZIONE TRA ATHENA E HONDA

Il nuovo rivoluzionario tool permette di modificare in modo semplice e intuitivo i parametri della moto e comunica direttamente con le centraline originali HONDA CRF 250 e 450 dal 2013 al 2016.

La multinazionale giapponese HONDA ha scelto GET, la divisione elettronica di Athena, per lo sviluppo di moderni dispositivi per la gestione dell'elettronica dei propri modelli da cross.
WiFi-COM2 è il primo prodotto presentato al mercato che nasce dalla nuova partnership tra la casa giapponese e l'azienda italiana con sede a Vicenza. Il rinnovato tool di programmazione è stato infatti studiato e realizzato per comunicare direttamente con le centraline originali HONDA dei modelli CRF 250 e 450 dal 2013 al 2016.
Semplice e intuitivo, WiFi-COM2 rappresenta l'eccellenza tecnologica italiana nel mondo delle due ruote. Il dispositivo ideato dagli ingegneri GET non necessita di essere collegato a un PC grazie alla connessione WiFi integrata che permette di variare i principali parametri della centralina e quindi la mappatura nella sua interezza o in specifici punti, direttamente dallo Smartphone o dal Tablet grazie all'App WiGET scaricabile gratuitamente (disponibile per dispositivi iOS ed Android).
WiFi-COM2 è fornito di connettori Plug&Play, che collegati direttamente alla diagnostica della moto (connettore pompa benzina), consentono la modifica dei parametri motore di benzina e anticipo, in assoluta sicurezza mentre la moto è in funzione.
WiFi-COM2 di GET è disponibile al pubblico a un prezzo consigliato di 269.95 € e la distribuzione dello stesso sarà, per volontà di HONDA Japan, organizzata e gestita dalla rete commerciale ATHENA.

Per maggiori informazioni: www.getdata.it

ATHENA PARTECIPA CON GET DATA MUSIC AL GOPRO DEVELOPER PROGRAM

In occasione di un evento per lo sviluppo di soluzioni compatibili con GoPro, l'Azienda vicentina ha presentato GET Data Music.

Athena è stata l'unica azienda italiana presente a San Francisco per il lancio del GoPro Developer Program, un programma che si impegna a sostenere le aziende terze che desiderano sviluppare prodotti compatibili con la famosa action cam, creando una continuità che consenta ai consumatori di vivere esperienze uniche. Il Get Data Music di Athena è un dispositivo sviluppato da un team di ingegneri italiani con comprovata esperienza nello sviluppo dell'elettronica per le competizioni a due ruote, che permette di sincronizzare via Bluetooth musica e dati provenienti da sensori esterni con i video GoPro. Il sistema si attiva grazie all'App GET On, disponibile per iOS (dal modello iPhone 5S) e Android, che trasferisce i dati registrabili dallo smartphone e da altri sensori BLE (Bluetooth Low Energy) al video. Parametri come battito cardiaco, tracce audio, percorso di un circuito, altimetro e velocità, sono solo alcune delle informazioni che possono essere selezionate e che poi appariranno sui video GoPro grazie al software gratuito GET On Studio.

"Come unica azienda italiana siamo davvero entusiasti di far parte del Developer Program" – ha affermato Michele Mancassola, Marketing Manager dell'Azienda vicentina, e ha aggiunto: "sviluppare il GET Data Music in trasparenza con GoPro, recependo alcuni loro input sullo sviluppo, è stato un banco prova interessante sia per i nostri tecnici che per il nostro ufficio marketing. Il prodotto ha riscosso già un forte successo sul mercato e prevediamo importanti risultati".

"E' molto stimolante lavorare con aziende come Athena, lo sviluppo del prodotto ha seguito l'obiettivo di migliorare la user-experience di GoPro" ha affermato Adam Silver, direttore delle partnership strategiche di prodotto di GoPro.

Il dispositivo GET Data Music è compatibile con GoPro HERO3, HERO3+ e HERO4 Black e Silver ed è già disponibile per l'acquisto sul sito ufficiale www.getdatamusic.com al prezzo di → 99,90.

Al seguente link è possibile vedere il video di presentazione del prodotto e scoprirne tutte le potenzialità: https://www.youtube.com/watch?v=CjdFG4nWtNE Maggiori informazioni sul sito: www.getdatamusic.com

Facebook: www.facebook.com/getdatamusic Youtube: http://goo.gl/7qXVYd

ALPINESTARS

Approfittando dell'inizio della stagione estiva e nel pieno dei campionati Pro Motocross e MXGP, Alpinestars lancia un nuovo completo in edizione limitata per introdurre quella che sarà la linea 2017. Molte le innovazioni tecnologiche a iniziare dalla "Alpinestars Adaptive Stretch" che permette un risparmio di peso di circa il 30% rispetto ai materiali precedenti e concede ai piloti una migliore mobilità durante le fasi di utilizzo dei prodotti. I pantaloni sono stati completamente riprogettati e sono un vero e proprio concentrato di tecnologia. Oltre al tessuto "Alpinestars Adaptive Stretch" presentano un pannello di nuova concezione che costituisce la parte posteriore del pantalone che va dalla coscia fino alla caviglia. Si tratta di un pannello brevettato denominato "Babel" che, anche in questo caso permette un notevole risparmio di peso, un migliore comfort e una migliore ventilazione. La maglia Techstar Venom è stata ridisegnata per offrire ai più esigenti piloti dell'off road massime prestazioni e miglior movimento in un mix di colori caratteristici che la distinguono. Anche i nuovi guanti Aviator sono stati rivisitati e presentano un design ergonomico e vengono realizzati con materiali di prima qualità come il palmo in Clarino in pezzo unico. Un altro dettaglio importante, le dita del guanto che sono pre-curvate per fornire il massimo livello di comfort, vestibilità e prestazioni per tutti i piloti che li indossano in qualsiasi condizione di utilizzo. A completamento del kit "limited edition" viene fornito l'oramai super collaudato TECH10 di Alpinestars. La Limited Edition Venom Tech 10 unisce tutte le innovazioni e le prestazioni dell'iconico Tech 10, con una combinazione di colori esclusivi.

per ulteriori informazioni:

www.alpinestars.com

ATHENA KIT BIG BORE E CILINDRO DIAMETRO STANDARD PER YAMAHA YZF250 E SUZUKI RMZ450

Athena presenta, per tutti gli amanti del motocross e dell'off road, i nuovi kit cilindro maggiorato (big bore) e kit cilindro diametro standard per Yamaha YZF250 2014 e 2015 e Suzuki RMZ450 2013 e 2016.

ATHENA KIT CILINDRO BIG BORE (Ø81 mm/ 276 cc) PER YAMAHA 250 YZF250

Il kit big bore Athena comprende un cilindro nichelato di 81 mm di diametro, un kit pistone forgiato completo e la serie guarnizioni per l'installazione. Il kit cilindro maggiorato dell'azienda vicentina garantisce un incremento della cilindrata fino a 276 cc, aumentando notevolmente le prestazioni a tutti i regimi, senza compromettere l'affidabilità del motore. I componenti Athena, facili da montare, consentono un'installazione senza dover modificare i carter originali. Gli alti standard qualitativi nella produzione e la perfetta tenuta garantita dal sistema di rilievi della guarnizione testa multi lamellare rendono il nuovo sistema presentato da Athena il prodotto ideale per migliorare in modo sensibile le performance del proprio mezzo off-road di casa Yamaha a un prezzo contenuto e assolutamente competitivo.

Kit Athena Big Bore - prezzo consigliato al pubblico: 613,97 euro

ATHENA KIT CILINDRO DIAMETRO STANDARD (Ø77 mm/ 250 cc) YAMAHA 250 YZF250

Per i modelli 2014-2015 di Yamaha YZF250, Athena presenta anche il kit cilindro diametro standard che comprende un cilindro nichelato di diametro 77 mm, un kit pistone forgiato completo e la serie guarnizioni per l'installazione. Qualità e affidabilità sono due parole chiave che descrivono il nuovo kit che garantisce prestazioni pari all'originale a un prezzo imbattibile.

Kit Athena diametro standard - prezzo consigliato al pubblico: 491,92 euro

ATHENA KIT CILINDRO BIG BORE (Ø100 mm/ 490 cc) PER SUZUKI 450 RMZ450

Il kit diametro maggiorato di Athena per Suzuki RMZ450 sostituisce il cilindro originale con una soluzione Bolt On che può essere installato senza modifiche ai carter originali. Le guarnizioni sono sviluppate utilizzando tecnologie all'avanguardia e, nello specifico, la guarnizione testa multi lamellare si distingue per il sistema di rilievi che garantisce una perfetta tenuta ad alte temperature. Il cilindro nichelato è abbinato a un nuovo pistone forgiato alleggerito. Grazie al nuovo kit proposto da Athena l'off road di casa Suzuki raggiunge una cilindrata fino a 490 cc e una potenza che supera i 51 CV.

Kit Athena Big Bore - prezzo consigliato al pubblico: 665,21 euro

ATHENA KIT CILINDRO DIAMETRO STANDARD (Ø96 mm/ 450 cc) PER SUZUKI RMZ450

Athena presenta per le Suzuki RMZ450 anche il kit cilindro diametro standard che sostituisce cilindro e pistone originali con una versione che non necessita di modifiche ai carter. Qualità e affidabilità sono due parole chiave che descrivono i nuovi ricambi che garantiscono prestazioni uguali agli originali a un prezzo davvero competitivo.

Kit Athena diametro standard - prezzo consigliato al pubblico: 491,95 euro

Per ulteriori informazioni: www.athena.eu